

VAASAN YLIOPISTO
FILOSOFINEN TIEDEKUNTA

Mikko Keski-Nirva

RAHALLA SAA JA JUNALLA PÄÄSEE

Rautateiden ostoliikenteen merkitys yhteysväleillä
Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä ja Joensuu–Nurmes

Aluetieteen
pro gradu -tutkielma

VAASA 2016

SISÄLLYSLUETTELO

	sivu
KUVIO-, KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO	3
TIIVISTELMÄ	5
1. JOHDANTO	7
1.1. Tutkimuksen tausta	8
1.2. Tutkimuksen tavoite	11
1.3. Tutkimuksen kulku	11
1.4. Aineisto ja tutkimusmenetelmä	12
2. RAUTATIELIIKENNE ALUE- JAYHDYSKUNTARAKENTEES	16
2.1. Liikennejärjestelmä ja saavutettavuus	17
2.2. Rautatieliikenteen asema kaukoliikenteessä	22
2.3. Kaukoliikenteen palvelutaso	27
3. OSTOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN	31
3.1. Ostoliikenteeseen vaikuttava lainsäädäntö	31
3.2. Rautatieliikenteen osapuolet ostoliikenteessä	33
3.3. Joukkoliikenteen järjestämistavat ostoliikenteessä	36
3.4. Ostoliikenteen sopimus 2016–2019	38
3.5. Ostoliikenteen rahoitus ja kustannukset	42
4. OSTOLIIKENNE KILPAILUN AVAUTUESSA	46
4.1. Liikenteen järjestäminen	47
4.2. Palvelutaso ja infrastruktuuri	51
4.3. Vaikutukset ostoliikenteen kustannuksiin	52
5. JOENSUU–NURMES RATAYHTEYS	54
5.1. Joukkoliikenteen palvelutaso ja kuntien saavutettavuus	55
5.2. Kuntien näkemykset palvelutasosta	57

5.3. Pohjois-Karjalan alue- ja yhdyskuntarakenne	60
5.4. Kuntien näkemykset rautatien merkityksestä	62
6. SEINÄJOKI–HAAPAMÄKI–JYVÄSKYLÄ RATAYHTEYS	64
6.1. Joukkoliikenteen palvelutaso ja kuntien saavutettavuus	65
6.2. Kuntien näkemykset palvelutasosta	69
6.3. Alue- ja yhdyskuntarakenne	72
6.4. Kuntien näkemykset rautatien merkityksestä	74
7. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	77
LÄHDELUETTELO	83
LIITTEET	
LIITE 1. Saatekirje	91
LIITE 2. Kyselylomake	92

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvio 1. Yhdyskuntarakenteen luokat	18
Kuvio 2. Liikenteen kestävän ja kestäättömän kehityksen kierteen	22
Kuvio 3. Kaukoliikenteen matkojen jakautuminen tarkoituksen mukaisesti	24
Kuvio 4. Kaukoliikenteen matkojen jakautuminen kulkutavoittain	25
Kuvio 5. Julkisen liikenteen järjestäminen	38
Kuvio 6. Joukkoliikenteen rahoituksesta vastaavat viranomaiset	42
 Kuva 1. Kaukoliikenteen junien matkustajavirrat 2014	 23
Kuva 2. Rautateiden matka-aikavyöhykkeet Helsingistä muihin keskuksiin	29
Kuva 3. Osto- ja velvoiteliikenteen reitit sopimuskaudella 2012–2015	40
Kuva 4. Ostoliikennesopimuksen 2016–2019 vaikutukset kaukoliikenteeseen	41
Kuva 5. Joensuun ja Nurmeksien välinen ratayhteys kartalla	55
Kuva 6. Pohjois-Karjalan aluejako	60
Kuva 7. Seinäjoen ja Jyväskylän välinen rautatie kartalla	65
 Taulukko 1. Haastateltavien henkilöiden edustamat organisaatiot	 15
Taulukko 2. Vuosittaiset matkustajamäärät lakkautettavilla asemilla	26
Taulukko 3. Kaukoliikenteen peruspalvelutason tavoitteet	28
Taulukko 4. Junien ostoliikenteen vuosittaiset kustannukset kaukoliikenteessä	44
Taulukko 5. Haapamäen kautta kulkevien taajamajunien aikataulut	66
Taulukko 6. Seinäjoen ja Jyväskylän välinen linja-autoliikenne	68

VAASAN YLIOPISTO**Filosofinen tiedekunta****Tekijä:**

Mikko Keski-Nirva

Pro gradu -tutkielma:

Rahalla saa ja junalla pääsee: Rautateiden ostoliikenteen merkitys yhteysväleillä Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä ja Joensuu–Nurmes

Tutkinto:

Hallintotieteiden maisteri

Oppiaine:

Aluetiede

Työn ohjaaja:

Seija Virkkala

Valmistumisvuosi:

2016

Sivumäärä: 94

TIIVISTELMÄ:

Rautateiden henkilöliikenne on tarkoitus avata kilpailulle hallituskauden 2015–2019 aikana. Kilpailun avaamisen taustalla on EU:n yhteinen liikennepolitiikka, jonka tarkoituksena on lisätä rautatieliikenteen osuutta kulkutapajakaumasta ja tehdä rautatiealasta kilpailukykyisempi. Euroopan komission lakiehdotuksen mukaan rautateiden henkilöliikenne on avattava kilpailulle siten, että myös julkisia raideliikenteen palveluja koskevien sopimusten kilpailuttaminen muuttuisi pakolliseksi. EU-politiikan lisäksi kilpailuttamisen taustalla on valtion joukkoliikennemäärärahojen väheneminen ja säästöjen kohdistaminen ostoliikenteen reitteihin.

Tätä tutkimusta tehtäessä Suomen rautateillä liikennöi yksi rautatieliikenteen harjoittaja, jolta liikenne- ja viestintäministeriö ostaa kaukoliikenteen liikennepalveluja. Valtion rahoittaman ostoliikenteen tarkoituksena on turvata peruspalvelutason mukaiset joukkoliikennedytykset alueilla, joilla ei ole markkinaehtoista liikennettä. Ostoliikennettä täydennetään velvoiteliikenteellä, jolla tarkoitetaan yksinoikeuden vastineeksi määrättyä julkisen palvelun velvoitetta. Tutkimuksessa tarkastellaan ostoliikenteen merkitystä kunnille ja kuntien näkemyksiä kilpailun avaamiseen liittyen. Tutkimuksessa selvitetään, miten kunnat kokevat kilpailun avaamisen vaikuttavan rautatieliikenteen palvelutasoon ja voidaanko linja-autoliikenteellä korvata lakkautettavia ostoliikenteen reittejä. Lisäksi selvitetään kuntien näkemyksiä siitä, millainen merkitys rautatieliikenteellä on alueiden saavutettavuudelle sekä alue- ja yhdyskuntarakenteelle. Esimerkitapauksina käytetään kahta lakkautettavaa ostoliikenteen reittiä, Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä ja Joensuu–Nurmes. Tutkimus on luonteeltaan kvalitatiivinen ja aineistona on avoimella kyselylomakkeella kerätty haastatteluaineisto. Aineistoa on kerätty kolmeltatoista kuntien ja maakuntien edustajalta sekä joukkoliikenteen asiantuntijalta.

Tutkimuksen keskeisiä havaintoja oli, että rautatieliikenne koetaan erittäin tärkeäksi alueiden saavutettavuuden ja kilpailukyvyn kannalta. Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen rautatieliikenteellä ei katsottu olevan merkittäviä vaikutuksia. Erityisesti poikittaisliikenteessä rautatieliikenne koetaan korvaamattomaksi. Poikittaisliikenne koetaan huomattavasti tärkeämmäksi, kuin Etelän ja Pohjoisen välinen liikenne. Itä-Suomessa ostoliikenteen lakkauttamisen koetaan selvästi heikentävän alueen saavutettavuutta ja kilpailukykyä. Keski-Suomessa ostoliikenteen lakkauttaminen koettiin uhkana, mutta kilpailun avaaminen tunnistettiin mahdollisuutena palvelutason paranemiseen. Rautatieliikenteen nykyiseen palvelutasoon oltiin pääosin tyytyväisiä, eikä kunnilla ole intressejä rahoittaa palvelutason parannuksia. Linja-autoliikenteen mahdollisuuksiin korvata rautatieliikennettä suhtauduttiin Keski-Suomessa myönteisemmin kuin Itä-Suomessa. Kunnat toivoivat valtion ja kuntien välisen yhteistyön lisäämistä päätöksenteossa ja katsoivat, että tuntevat oman alueensa liikkumistarpeet parhaiten. Kunnissa ei kuitenkaan oltu halukkaita ottamaan vastuuta rautatieliikenteen järjestämisestä, vaikka valtio osallistuisi rahoitukseen.

AVAINSANAT: ostoliikenne, rautatieliikenne, kilpailuttaminen, palvelutaso, aluerakenne, saavutettavuus

1. JOHDANTO

Koko maan kattavaa joukkoliikennettä pidetään yhtenä toimivan yhteiskunnan tunnusmerkeistä. Joukkoliikenteen toimivuus perustuu suuruuden ekonomiaan eli ollakseen kustannustehokasta, sillä täytyy olla kustannuksiinsa nähden riittävän suuri joukko käyttäjiä (Rodrigue, Comtois & Slack 2006: 172). Liikennejärjestelmä sekä joukkoliikenne yhdistävät alueita ja luovat edellytykset alueiden taloudelliselle kehitykselle. Liikennejärjestelmän mukanaan tuoma saavutettavuus on alueiden kehityksen edellytys ja toimiva joukkoliikenne lisää alueiden houkuttelevuutta sekä ihmisten asuinpaikkana että yritysten sijoittumispaikkana.

Joukkoliikenteen edellytyksenä on liikenneverkko, joka mahdollistaa tehokkaat ja turvalliset matkat. Liikenneverkko muodostuu liikenneväylistä ja joukkoliikenteen kannalta tärkeimmät väylät ovat rautatieliikenteessä käytettävä rataverkko ja linja-autoliikenteessä käytettävä tieverkosto. Liikenneväylät kattavat koko Suomen. Tieverkon pituus on 454 000 kilometriä ja rataverkkoa on 5499 kilometriä (Liikennevirasto 2015b). Linja-autoa pidetään operointikustannustensa takia järkevämpänä joukkoliikennemuotona alueilla, joissa käyttäjämäärät ovat pieniä. Rautatieliikennettä eli junaa, metroa ja raitiovaunua käytetään alueilla, joissa käyttäjämäärät ovat suuria. (Rodrigue ym. 2006: 179).

Julkisen sektorin rooli on perinteisesti ollut hyvin suuri joukkoliikenteen sääntelyssä. Valtion puuttumista joukkoliikenteen toimintaan on perusteltu sillä, että valtion tehtävänä on tarjota liikkumismahdollisuudet eri puolille maata ja ylläpitää alueiden välistä tasa-arvoa. Julkisen sektorin osallistuminen perustuu liikenneinfrastruktuurin korkeisiin rakennuskustannuksiin. Valtio on lähes aina tieverkon ja rataverkon rakennuttaja. Joukkoliikenteen hintamekanismit eivät seuraa markkinoiden tilannetta, sillä alueiden välisen tasa-arvon säilyttämiseksi valtio tukee joukkoliikenteen reittejä. Viime vuosina valtion rooli on kuitenkin pienentynyt ja joukkoliikennettä on avattu kilpailulle. (Rodrigue ym. 2006: 57–58).

Joukkoliikennekeskustelussa runsaasti mielipiteitä herättävä asia on liikenteen palvelutaso. Palvelutaso määrittelee sen, kuinka nopeasti, millä hinnalla ja miten usein paikasta toiseen liikkuminen on mahdollista. Joukkoliikenteen riittävä palvelutaso mahdollistaa alueiden saavutettavuuden ja edistää alueiden kehitystä. Kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö ja riittää, että palvelutaso toteutuu yhdellä liikennemuodolla. Peruspalvelutasolla tarkoitetaan välttämättömiin liikkumistarpeisiin liittyvää palvelutasoa, joka toteutetaan koko maassa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011b: 8.)

Rautateiden henkilöliikenteessä palvelutasoa tarkastellaan osana joukkoliikenteen kokonaisuutta eli osana aluerakennetta ja kaukoliikenteen palvelutasoa. Rautateiden palvelutason ylimpänä päämääränä on, että rautatieliikenne on kilpailukykyinen ja taloudellisesti järkevä suurten ihmismäärien kuljettaja osana kauko- ja alueellisen joukkoliikenteen kokonaisuuksia (Liikennevirasto 2014: 18). Joukkoliikennekeskustelussa on muistettava, että liikkumisen ideana on päästä paikasta toiseen kohtuullisessa ajassa ja kohtuullisin kustannuksin, eikä se, millä liikennevälineellä liikkuminen tapahtuu.

1.1. Tutkimuksen tausta

Tutkimuksen taustalla on hallitusohjelman tavoite avata liikennemarkkinoita kilpailulle sekä joukkoliikennemäärärahojen pieneneminen. Liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkö Harri Pursiainen kirjoittaa Kauppalehden kolumnissaan, että valtion tuki vääristää kilpailua joukkoliikenteessä. Kun linja-autoliikenteen kilpailua kaukoliikenteessä avattiin kesällä 2014 ja joukkoliikennelupia alettiin myöntää kaikille lupaehdot täyttävälle hakijoille, linja-autoyhtiöt veivät matkustajia toisilta yrityksiltä, rautateiltä sekä henkilöautoilta.

Onkin todistettu, että joukkoliikenne toimii myös kilpailemalla. Pursiaisen mukaan linja-autoilla ei ole mahdollisuutta kilpailla siellä, missä valtio ostaa junavuoroja ja valtion tuen lakkauttaminen synnyttäisi kilpailua ja markkinaehtoisesti toimivaa liikennettä. Pursiainen kirjoittaa, että VR-yhtymä Oy (VR) on kustannustensa vanki eikä näin ollen

pysty kilpailemaan matkustajista reiteillä, missä on linja-autoliikennettä. Kilpailukyvyttömän liiketoiminnan ylläpitäminen ei voi olla syy valtion tukeen.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on rautatieliikenteen tärkein toimivaltainen viranomainen ja sen rooli rautatieliikenteessä on koordinoida valtion joukkoliikennerahoitusta, valmistella kansallista lainsäädäntöä sekä määrittää valtakunnallisen joukkoliikenteen peruspalvelutaso. Joukkoliikenteen peruspalvelutaso toteutetaan joko markkinaehtoisesti liikennepalveluja tarjoavien yritysten toimesta tai kilpailutetuilla ostoliikenteen sopimuksilla, joiden rahoitus on LVM:n vastuulla. Yritykset hoitavat joukkoliikennettä markkinaehtoisesti silloin, kun siihen on kaupallisia edellytyksiä. Jos markkinaehtoisia edellytyksiä ei liikenteen peruspalvelutason turvaamiseksi ole, minimipalvelut katetaan ostoliikenteellä, jolla tarkoitetaan valtion tai kunnan ostamaa kannattamatonta joukkoliikennettä. Ostoliikenteen tarkoituksena on turvata liikennepalvelut sellaisilla reiteillä, joilla markkinaehtoinen liikenne ei ole taloudellisesti kannattavaa. Rautatieliikenteessä joukkoliikenteen harjoittajana on yksinoikeudella VR, jolle liikenne- ja viestintäministeriö korvaa kannattamattomat reitit. Ostoliikennettä täydennetään velvoiteliikenteellä, jolla tarkoitetaan yksinoikeuden vastineeksi määrättyä julkisen palvelun velvoitetta. (Joukkoliikennelaki 4 §, 14 § Liikenne- ja viestintäministeriö 2016b) Jos rautateiden henkilöliikenteeseen syntyy markkinaehtoista kilpailua, on mahdollista, että liikenteen tarjoajien määrä lisääntyy ja hintataso laskee. Tällöin ministeriöllä on mahdollisuus ostaa enemmän liikennettä ilman, että ostoliikenteen kustannukset nousevat.

Valtion talousarviossa joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja julkisen liikenteen kehittämiseen varattua määrärahaa leikataan vuodelle 2016 noin 15 miljoonaa euroa edellisvuoteen nähden. Vähennys kohdistetaan lähes kokonaan raideliikenteen ostoihin. Joukkoliikennemäärärahan supistumisen vuoksi erityisesti kaukoliikenteen palvelutaso on edellistä sopimuskautta matalampi, sillä kaukoliikenteen ostoihin varattu rahoitus supistuu noin 30 prosenttia. Kaukoliikenteellä tarkoitetaan pitkämatkaista, 100 kilometriä ylittävää kaupunkien tai muiden keskusten välistä valtakunnallista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä VR:n kanssa ovat hakeneet tilanteeseen ratkaisua, joka toteuttaa hallitusohjelman säästötavoitetta siten, että asiakkaiden palvelutaso heikkenisi mahdollisimman vähän. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2015c.)

Ministeriö on tunnistanut, että nykyisen kaltainen julkisen liikenteen palvelutason ylläpitäminen ei ole jatkossa mahdollista, koska yksinoikeuteen perustuva järjestelmä raide-liikenteessä ei ole kilpailukykyinen muiden joukkoliikennemuotojen kanssa. Rautatieliikenteen kilpailukykyä parannetaan avaamalla rautatieliikenteen henkilökuljetuksia kilpailulle vielä hallituskauden 2015–2019 aikana. Tavoitteena on, että junaliikenteen kilpailun avaamisen edellytykset ovat olemassa keväällä 2016. Kilpailun avaaminen rautatiemarkkinoilla tarkoittaa sitä, että VR:n yksinoikeudesta luovuttaisiin ja samoille markkinoille voisi tulla muitakin toimijoita. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2015c.) Kilpailun avautuessa on todennäköistä, että nykyisiä valtion tukemia rautatieliikenteen reittejä korvataan markkinaehtoisella linja-autoliikenteellä.

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä VR-Yhtymän välillä on voimassa henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus. Tämä tarkoittaa sitä, että VR:llä on yksinoikeus sopimuksessa yksilöidyillä rataosuuksilla, eikä toisilla junayhtiöillä ole mahdollisuutta liikennöidä kyseisillä reiteillä. Sopimuksen mukaan VR:llä on yksinoikeus henkilöjunaliikenteessä 31.12.2024 asti. Yksinoikeussopimuksen vastineeksi ministeriö on asettanut VR:lle rautateiden henkilöliikennettä koskevan julkisen palvelun velvoitteen. Tämä tarkoittaa sitä, että VR harjoittaa sopimuksessa erikseen määrätyillä yhteysväleillä velvoiteliikennettä omalla riskillään. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016a.)

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä VR:n välillä on voimassa kauko- ja lähijunaliikenteen ostosopimus aikavälillä 1.1.2016–31.12.2019. Sopimuksessa on huomioitu mahdollinen kilpailun avaaminen siten, että sopimusosapuolilla on mahdollisuus irtisanoa sopimus 12 kuukauden irtisanomisaikaa noudattaen päättymään aikaisintaan 31.12.2017. Mikäli liikenne- ja viestintäministeriö irtisanoa sopimuksen, järjestetään liikenne joko markkinaehtoisesti tai kilpailutetaan siten, että VR voi tasapuolisesti ja syrjimättömästi osallistua kilpailutukseen niin halutessaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016b.)

1.2. Tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen tavoitteena on tarkastella rautateiden ostoliikenteen merkitystä kaukoliikenteessä sekä alue- ja yhdyskuntarakenteessa. Tutkimuksessa käsitellään myös rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamista ja siitä seuraavia vaikutuksia ostoliikenteelle. Tutkimuksen empiirinen osio keskittyy alueiden näkökulmaan ja esimerkkitapausten avulla selvitetään kuntien ja maakuntien edustajien näkemyksiä rautateiden henkilöliikenteen palvelutasosta sekä henkilöliikenteen kilpailun avaamisen seurauksista. Tutkimus rajataan koskemaan niitä rautatieliikenteen henkilöliikenteen reittejä, jotka kuuluvat ostoliikenteen piiriin ja saavat rahoitusta liikenne- ja viestintäministeriöltä. Tutkimuksessa rautatieliikenteellä tarkoitetaan junaliikennettä. Tutkimus keskittyy kaukoliikenteeseen eikä siinä käsitellä lähiliikenteen reittejä. Tutkimuskysymykset voidaan esittää seuraavasti:

1. Millainen merkitys rautatieliikenteellä on alueiden saavutettavuudelle sekä alue- ja yhdyskuntarakenteelle?
2. Millaiset mahdollisuudet linja-autoliikenteellä on korvata rautatieliikenteen lakautettavia ostoliikennereittejä?
3. Millaisia vaikutuksia rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisella uskotaan olevan kaukoliikenteen palvelutasoon?

1.3. Tutkimuksen kulku

Toisessa luvussa käsitellään liikennejärjestelmän merkitystä alue- ja yhdyskuntarakenteessa. Rautatieliikenteen merkitys perustuu liikennejärjestelmien mukanaan tuomaan alueiden saavutettavuuteen ja luvussa tarkastellaan, kuinka merkittävä osa rautatieliikenne on kaukoliikennettä. Lisäksi luvussa käsitellään kaukoliikenteen nykyistä palvelutasoa. Kolmannessa luvussa käsitellään ostoliikenteen järjestämistavat ja esitellään rautatieliikenteeseen ja ostoliikenteeseen vaikuttava lainsäädäntö. Lisäksi esitellään rau-

tatieliikenteen eri osapuolet ja heidän roolinsa ostoliikenteessä. Luku perehtyy myös ostoliikenteen kustannuksiin.

Neljäs luku esittelee rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisen edellytykset sekä arvioi vaikutuksia, joita kilpailun avaamisella on ostoliikenteen palvelutasoon ja kustannuksiin. Viidennessä ja kuudennessa luvussa esitellään esimerkkitapaukset, joiden avulla tarkastellaan junien ostoliikenteen merkitystä kunnille sekä rautatieliikenteen merkitystä aluerakenteelle. Esimerkkitapaukset on valittu sillä perusteella, että reittien liikennöinti valtion tukemana loppuu 27.3.2016, mutta jatkuu velvoiteliikenteenä 10.12.2016 asti. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016a.) Valituissa tapauksissa aineistoa kerätään rataosuuksilla sijaitsevien kuntien edustajilta sekä ELY-keskusten liikenteen ja maankäytön asiantuntijoilta. Seitsemäs ja viimeinen luku esittelee työn tulokset ja johtopäätökset sekä jatkotutkimusehdotukset.

1.4. Aineisto ja tutkimusmenetelmä

Tutkimus on luonteeltaan kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Laadullisen tutkimuksen keskeisiä piirteitä ovat ihmisten käyttäminen tiedon lähteenä, haastateltavan joukon tarkoituksenmukainen valinta sekä laadullisten tutkimusmetodien käyttäminen. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2008: 164.) Tässä tutkielmassa aineistoa on kerätty avoimilla kyselylomakkeilla ja haastatteluiden kohteet on valittu tarkoituksenmukaisesti. Haastateltavat sijaitsevat eri puolilla Suomea, joten avoin kysely on tehokkain ja helpoiten toteuttava tiedonkeruumenetelmä haluttujen tulosten saavuttamiseksi. Avoimien kysymysten etuna on se, että ne antavat vastaajalle mahdollisuuden sanoa, mitä hänellä todella on mielessään, kun monivalintakysymykset kahlitsevat vastaajan tiettyihin vaihtoehtoihin. Kyselylomake on hyvä valinta silloin, kun tarkoituksena on kerätä tietoa esimerkiksi asenteista, käsityksistä ja mielipiteistä. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2008: 198–201.)

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan erityisesti käsityksiä ja mielipiteitä kaukoliikenteen palvelutason ja kuntien saavutettavuuden muutoksista, joten valitsin tiedonkeruunene-

telmäksi avoimen kyselylomakkeen. Kvalitatiivisen menetelmän lisäksi tutkimuksessa on hyödynnetty kvantitatiivista aineistoa silloin, kun on tarkasteltu liikkumisen aikaa ja hintaa eri liikennevälineillä.

Tutkimuksen aineisto on kerätty ELY-keskusten ja kuntien edustajilta sekä joukkoliikenteen ja maankäytön asiantuntijoilta. Kysely toteutettiin Kyselynetti -nimisellä verkkosivustolla, johon Vaasan yliopiston opiskelijoilla on käyttöoikeus. Kysely koostui vastaajan taustatiedoista, joissa selvitettiin vastaajan edustama organisaatio ja virkanimike sekä kuudesta avoimesta rautateiden ostoliikennettä käsittelevästä kysymyksestä. Kysely (liite 2) lähetettiin tarkasti valitulle asiantuntijoille sekä alueiden edustajille. Kyselyn mukana lähetetystä saatekirjeestä (liite 1) ilmeni tutkimuksen tavoite sekä kyselyn luonne. Jokaiseen kysymykseen vastaaminen ei ollut pakollista, millä pyrittiin siihen, että kyselyyn vastaajat vastaavat vain niihin kysymyksiin, joihin heillä on varma mielipide tai riittävä asiantuntijuus.

Kyselylomakkeella kerätyn materiaalin lisäksi tutkimuksessa on käytetty aineistona kotimaista ja Euroopan unionin lainsäädäntöä sekä EU:n asetuksia, joista tärkeimpinä ovat Euroopan parlamentin palvelusopimusasetus sekä kansallinen joukkoliikennelaki. Myös politiikkadokumentit, kuten kuntien ja maakuntien liittojen lausunnot ovat keskeisessä asemassa. Lausuntojen avulla saatiin kerättyä tärkeää tietoa alueiden käsityksistä ja asenteista liittyen osto- ja velvoiteliikenteen muutoksiin.

Verkkokysely

Tietotekniikan käyttäminen kyselytutkimuksissa on yhtä suositumpaa. Perinteisten paperille tulostettujen kyselylomakkeiden käyttö on yhä yleistä, mutta vastausprosentit postikyselyssä ovat pienentyneet. Verkkokyselyiden suurin etu on nopeus kyselyä toimitettaessa sekä vastausten antamisessa. Toinen sähköisen kyselyn etu on sen taloudellisuus. Kyselyn toteuttamisesta ei aiheudu kuluja, vaikka vastaaja asuisi kaukana kyselyn lähettäjistä. Maantieteellistä estettä kyselyn toteuttamiseen ei ole.

Kolmas merkittävä etu on, että tutkijan omat työvaiheet vähenevät. Aineistoa ei tarvitse erikseen litteroida, sillä se on jo sähköisesti siinä muodossa kuin vastaaja on vastannut. Aineiston litteroinnissa tehdyt virheet jäävät automaattisesti pois, jolloin aineisto on entistä luotettavampi. Teknologia on monipuolistunut ja tietokoneiden rinnalle on tullut työvälineiksi tabletit ja älypuhelimet. Verkkokyselyä tehtäessä on huomioitava, että lomakkeen tulee toimia kaikissa laitteissa ja siihen on helposti vastattavissa laitteesta huolimatta. (Valli & Perkkilä 2015: 109–110.) Kyselylomaketta testattiin sekä tabletilla että älypuhelimella ennen sen lähettämistä vastaajille.

Verkkokyselyissä aikaa vievin osuus on selvitystyö siitä, miten kohderyhmä valitaan ja saavutetaan. Tässä tutkielmassa selvitystyö tarkoitti sitä, että tutkijan täytyi selvittää vastaajiksi soveltuvien henkilöiden asema edustamassaan organisaatiossa sekä luoda postituslistat eri organisaatioille. Verkkokyselyssä vastaajat pystytään rajaamaan hyvin yksilöllisesti ja mikäli tutkijalla on käytössään suorat sähköpostiosoitteet, hän pystyy kontrolloimaan ketkä ovat vastanneet ja tarvittaessa lähettämään muistutusviestin niille, jotka eivät ole vielä vastanneet. (Valli & Perkkilä. 2015: 111.)

Tässä tapauksessa ei voida taata vastaajien anonymiteettiä, joka on joissain tapauksissa erittäin tärkeää tutkimuksen onnistumisen kannalta. Tässä tutkimuksessa tavoitteena oli selvittää asiantuntijoiden mielipiteitä, joten tutkija valikoi haastateltavat heidän asemansa ja edustamansa organisaation perusteella. Tällöin vastaaminen anonyymisti ei ollut mahdollista. (Valli & Perkkilä. 2015: 111.) Taulukosta 1 ilmenee haastateltavien henkilöiden edustamat organisaatiot. Haastateltavien virkanimikkeitä ovat muun muassa kaupunginjohtaja, joukkoliikennevastaava, kaupunginhallituksen puheenjohtaja, joukkoliikenneasiantuntija, maakuntainsinööri sekä tekninen johtaja.

Taulukko 1. Haastateltavien henkilöiden edustamat organisaatiot.

Organisaatio	Ratayhteys
Etelä-Pohjanmaan ELY	Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä
Etelä-Pohjanmaan liitto	Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä
Keski-Suomen ELY	Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä
Keuruun kaupunki	Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä
Alavuden kaupunginhallitus	Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä
Seinäjoen kaupunginhallitus	Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä
Pohjois-Savon ELY	Joensuu–Nurmes
Pohjois-Karjalan ELY	Joensuu–Nurmes
Nurmeksien kaupunki	Joensuu–Nurmes
Joensuun kaupunkirakenneyksikkö	Joensuu–Nurmes
Joensuu kaupunginvaltuusto	Joensuu–Nurmes
Joensuun seudullinen joukkoliikennejaosto	Joensuu–Nurmes
Lieksan kaupunginvaltuusto	Joensuu–Nurmes

Kyselylomakkeilla kerätyn aineiston olen jäsentänyt kolmeen eri aiheita käsittelevään osioon. Ensimmäinen osio käsittelee kuntien ja maakuntien näkemyksiä rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisesta sekä liikenteen järjestämisestä. Tämä osio perustuu kyselylomakkeen kysymyksiin 6 ja 8 ja käsittelen sitä kappaleessa neljä. Toinen osio käsittelee joukkoliikenteen palvelutason nykytilaa ja tulevaisuutta ja se perustuu kysymyksiin 4, 5 ja 8. Osiota käsitellään molempien esimerkkitapausten yhteydessä. Kolmannessa osiossa käsitellään alueiden saavutettavuutta sekä alue- ja yhdyskuntarakennetta ja osio perustuu kysymyksiin 3 ja 7. Myös tätä osiota käsitellään molempien esimerkkitapausten yhteydessä.

2. RAUTATIELIIKENNE ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEESSA

Alue- ja yhdyskuntarakenteen muutokset aiheuttavat paineita liikennejärjestelmän ylläpitoon ja peruspalvelutason turvaamiseen. Väestönkasvu keskittyy suuriin kaupunkeihin ja niiden kehyskuntiin. Rautateillä on perinteisesti ollut merkittävä rooli kaavoituksessa ja väestö sijoittuu yhä enemmän nopeiden liikenneyhteyksien läheisyyteen rautateiden varsille. Toisaalta harvaan asutuilla alueilla väestön määrä vähenee entisestään jolloin joukkoliikenteen ylläpitäminen kallistuu ja siitä tulee mahdotonta ilman yhteiskunnan tukea.

Aluerakenne ja yhdyskuntarakenne ovat eri käsitteitä, vaikka kumpikin kuvaa yleisellä tasolla samaa asiaa eli yhteiskunnan alueellista organisoitumista. Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan työssäkäyntialueen, kaupungin tai muun taajaman sisäistä rakennetta, joka muodostuu väestön, taloudellisten toimintojen, alueen palvelujen sekä liikennejärjestelmän välisestä suhteesta. Rodrigue, Comtois ja Slack (2006: 173) määrittelevät yhdyskuntarakennetta (*urban form*) liikennejärjestelmän näkökulmasta. Heidän mukaansa yhdyskuntarakenteen ytimessä on liikennejärjestelmä, joka muodostuu julkisesta liikenteestä, rahtiliikenteestä sekä yksityisestä henkilöliikenteestä.

Aluerakenne eroaa yhdyskuntarakenteesta siten, että tarkastelutasona on laajempia kokonaisuuksia. Yhdyskuntarakenne käsittää esimerkiksi kaupunkien ja työssäkäyntialueiden sisäisen rakenteen ja aluerakenne puolestaan suuremman mittakaavan eli maakunnan tai maakuntien osien sisäisen rakenteen. Aluerakenteeseen vaikuttaa muun muassa väestön ja talouden kehitys maan eri osissa sekä maan sisäinen muuttoliike. Fyysisessä aluerakenteessa tapahtuvat muutokset kuten muutokset valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä tapahtuvat suhteellisen hitaasti, mutta esimerkiksi seudullisessa muuttoliikkeessä saattaa olla suuriakin vaihteluita lyhyen ajan sisällä. (Kuntaliitto 2012.)

2.1. Liikennejärjestelmä ja saavutettavuus

Ihmisten, tavaroiden ja tiedon liikkuminen ovat aina olleet osa yhteiskuntaa ja sen olemassaolon perusedellytyksiä. Alueet ovat tulleet riippuvaisiksi liikennejärjestelmän

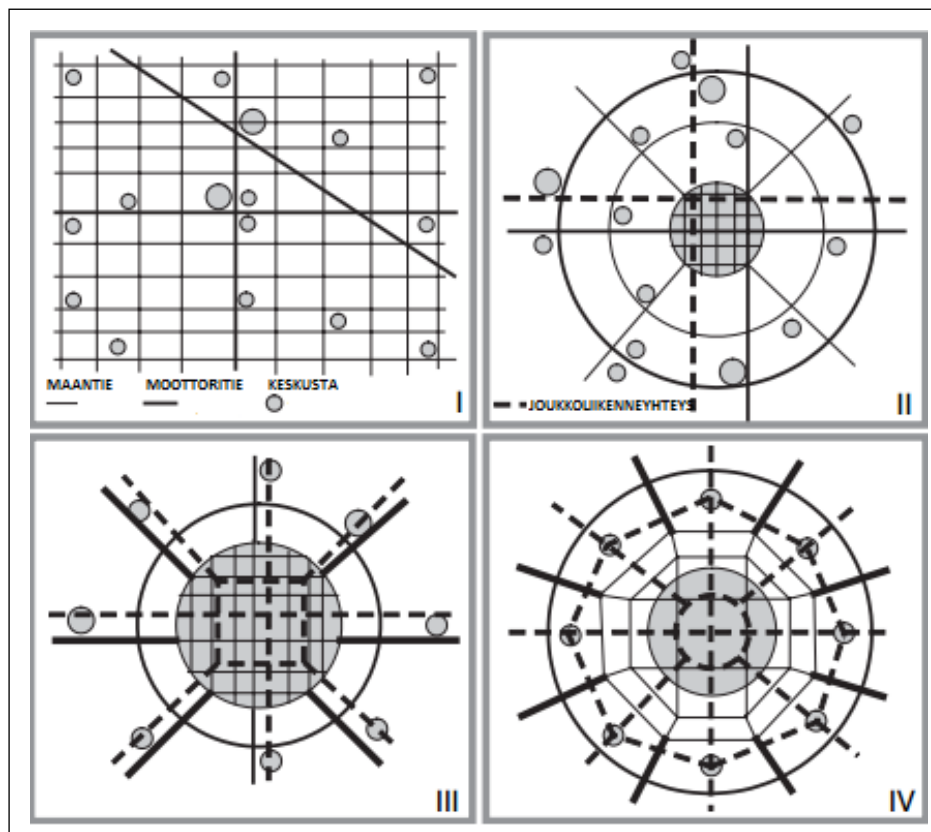
toimivuudesta. Liikennejärjestelmä käsitteenä sisältää sekä liikenneväylät että liikennevirrat eli ihmisten ja tavaroiden liikkumisen. Liikennejärjestelmä yhdistää alueita ja ylläpitää taloutta. Talouden kasvu on lisännyt kuljetustarpeita ja vapaa-ajan lisääntyminen ihmisten liikkumistarpeita. Liikennejärjestelmää on kehitettävä jatkuvasti, jotta se pystyy vastaamaan ihmisten ja tavaroiden liikkumistarpeisiin sekä tukemaan taloudellista kasvua. (Rodrigue ym.2006: 1–2.)

Suomessa yhdyskuntarakenne on käynyt läpi saman kehityksen kuin muissa länsimaissa. Kävelyyn perustuvat kaupungit laajenivat joukkoliikenteen myötä ja autojen yleistyminen hajautti kaupunkirakennetta yhä enemmän. Yhdyskuntarakenteen hajautumisen myötä tehokkaat ja taloudellisesti järkevät joukkoliikenneyhteydet on järjestettävissä yhä harvemmille alueille. (Ojala 2003: 73–75.)

Rodrigue ym. (2006: 177–179) ovat tarkastelleet liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen suhdetta ja he ovat jakaneet yhdyskunnat liikennejärjestelmien mukaisesti neljään eri luokkaan. Ensimmäisestä luokasta käytetään nimitystä täysin motorisoitu liikenneverkko (*completely motorized network*). Luokkaan kuuluville yhdyskunnille tyypillistä ovat maankäytön vähäisyys, moottoritiet, isot parkkialueet, keskustan vähäinen merkitys ja asukkaiden riippuvuus yksityisautoilusta. Maankäytössä julkisten liikenneväylien osuus on todella pieni ja tieverkosto palvelee autoilijoita. Esimerkiksi Los Angeles luetaan kuuluvaksi ensimmäiseen luokkaan. Toisesta luokasta käytetään nimitystä heikko keskusta (*weak center*). Luokan tunnusmerkkinä on yksi ydinkeskusta, jonka ympärille on muodostunut monta pienempää keskusta. Ydinkeskustaan pääsee sekä autolla että joukkoliikennevälineillä, mikä johtaa joukkoliikenteen vähäiseen käyttöön. Joukkoliikenne on usein kehän muotoinen eikä se pysty palvelemaan kaikkia keskuksia. Joukkoliikenteen vähäinen käyttö vaatii valtion tukia pysyäkseen toiminnassa. Montreal ja San Fransisco ovat joukkoliikenteensä puolesta toiseen luokkaan kuuluvia kaupunkeja.

Kolmas luokka on nimetty edeltäjänsä mukaisesti keskustan merkityksen perusteella ja siitä käytetään nimitystä vahva keskusta (*strong center*). Kolmannelle luokalle tyypillistä ovat maankäytön korkea aste ja hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Joukkoliiken-

neväylät muodostuvat pääreiteistä sekä niitä tukevista kehistä. Joukkoliikenteellä on usein tärkeä merkitys alueen tuottavuuden ja taloudellisen kehityksen kannalta. Euroopalainen esimerkki kolmannen luokan kaupungista on Pariisi. Neljäs luokka on nimeltään liikenteen rajoittaminen (*traffic limitation*) ja nimensä mukaisesti tähän luokkaan kuuluvissa yhdyskunnissa yksityisautoilua pyritään rajoittamaan ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä pyritään lisäämään. Tällaisille yhdyskunnille tyypillistä on erittäin tehokas maankäyttö, joukkoliikenteen hallitsevuus etenkin keskustan alueella. Yksityisautoilua tapahtuu vain periferia-alueilla ja keskustan ja lähiöiden välinen liikenne hoidetaan joko alhaisen kapasiteetin joukkoliikennevälineellä eli linja-autoilla tai vaihtoehtoisesti korkean kapasiteetin raideliikenteellä. Tähän luokkaan kuuluu Euroopassa esimerkiksi Tukholma ja Wien. Kuviosta 1 näkyy yhdyskuntarakenteen luokat liikennejärjestelmän perusteella.



Kuvio 1. Yhdyskuntarakenteen luokat (Rodrique ym. 2006: 178).

Edellytykset toimivalle joukkoliikenteelle riippuu kaupunkien koosta. Isommissa kaupungeissa on enemmän joukkoliikenteen käyttäjiä, joten se on kustannustehokkaampaa verrattuna pienempiin kaupunkeihin. Isoissa kaupungeissa joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto yksityisautoilulle, mutta pienissä kaupungeissa sen tehtävänä on liikkumisen peruspalvelutason turvaaminen. Raideliikenne on kustannuksiltaan edullisinta silloin, kun käyttäjämäärät ovat suuria. Tästä johtuen juna joukkoliikennevälineenä sopii suurille kaupunkiseuduille ja kaukoliikenteessä niille reiteille, joilla matkustajamäärät ovat suuria. Yhdyskuntarakenteen näkökulmasta rautatiet edustavat pysyvyyttä ja jatkuvuutta. Raideliikenne on sidottu kiskoihin, eikä sen paikkaa voi muuttaa yhtä joustavasti kuin tieverkostoa. (Ojala 2003: 82, 156.)

Liikennejärjestelmällä on keskeinen merkitys aluekehityksessä. Toimiva ja helposti saavutettava liikennejärjestelmä vaikuttaa alueiden taloudelliseen kasvuun, ympäristön tilaan sekä ihmisten elämänlaatuun. Toimivat liikenneyhteydet eivät kuitenkaan yksinään ole riittäviä alueiden kehityksen edellytyksiä. Liikenneyhteyksien tuoma saavutavuuden parantaminen luo edellytykset alueiden kehitykselle, jos alueella ei ole kehitystä rajoittavia tekijöitä. Vastaavasti liikenneyhteyksien heikkeneminen muihin alueisiin verrattuna voi heikentää alueiden kehitystä. Hyvät liikenneyhteydet voivat kompensoida aluekehitykseen negatiivisesti vaikuttavia tekijöitä. Esimerkiksi alhaiset kuljetuskustannukset kompensoivat korkeita tuotantokustannuksia ja siitä johtuen yritykset sijoittuvat hyvien liikenneyhteyksien läheisyyteen. (Lampinen, Karppi, Saarlo & Hanhijärvi 2004: 14–15.)

Murray (1998: 320) korostaa, että paikkojen saavutettavuudella (*accessibility by public transport*) ja joukkoliikennepalvelujen saavutettavuudella (*access to public transport*) on selkeä ero. Paikkojen saavutettavuudessa tärkeimpiä kriteereitä ovat aika ja raha. Mitä nopeammin ja edullisemmin matkan voi tehdä, sitä paremmin julkisen liikenteen suunnittelussa on onnistuttu. Lampinen ym. (2004: 15) määrittelevät saavutettavuuden kuvaamaan alueiden saavutettavuutta sekä peruspalvelujen saavutettavuutta. Alueiden saavutettavuudella he tarkoittavat yksilön mahdollisuutta saavuttaa suurempia keskuksia reuna-alueilta tai syrjäisistä keskuksista. Peruspalvelujen saavutettavuudella he tarkoittavat yksilötason liikkumismahdollisuuksia.

Liikennejärjestelmä ja sen tuoma paikkojen saavutettavuus nähdään yhtenä alueiden kilpailutekijänä. Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksaan elementtiin sisältyy olennaisena osana infrastruktuuri. Kilpailukykyä määriteltäessä infrastruktuurilla tarkoitetaan fyysistä toimintaympäristöä, joka tarjoaa edellytykset yritystoiminnalle. Liikenneyhteydet kuten rautatiet, lentokenttä ja tieverkosto ovat alueiden kilpailukyvyyn ja erityisesti yritysten sijoittumisen kannalta tärkeitä elementtejä. Joukkoliikennepalvelujen saavutettavuutta (*access to public transport*) ei kuitenkaan voida pitää kansallista kilpailuetua tuottavana, sillä se koetaan paikkasidonnaisena. Joukkoliikenteen merkitys on suuri isoissa kaupungeissa ja merkitys pienenee kaupunkikoon pienentyessä. (Sotarauta & Mustikkamäki 2001: 14–15.)

Saavutettavuus käsitteenä liittyy olennaisesti kaukoliikenteen palvelutasoon. Kaukoliikenteen palvelutaso luo edellytykset kuntien saavutettavuudelle joukkoliikenteen keinoin. Palvelutason ja saavutettavuuden suhdetta tarkasteltaessa käytetään Murrayn (1998: 320) määritelmää, jossa saavutettavuus tarkoittaa paikkojen saavutettavuutta. Tämä näkyy kaukoliikenteen palvelutason määrittelyssä siten, että palvelutasolla tavoitellaan runkoyhteyksiä eri keskusten välillä, eikä se huomioi joukkoliikenteen liittynäyhteyksiä eli joukkoliikenteen saavutettavuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö, joka määrittää kaukoliikenteen peruspalvelutason, vaikuttaa samalla myös kuntien saavutettavuuteen joukkoliikenteen keinoin.

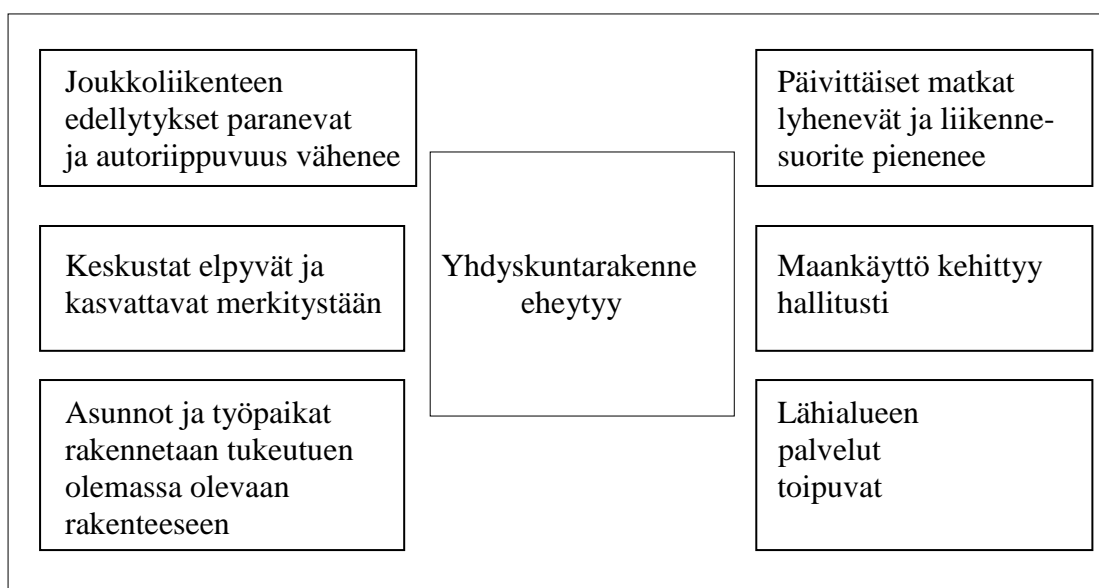
Rautateiden merkitys alue- ja yhdyskuntarakenteessa on havaittavissa väestön sijoittumisella. Väestö on keskittynyt rautateiden varsille ja rautateillä on keskeinen merkitys kaavoituksessa ja maankäytössä. Asuntoja rakennetaan sinne, missä on toimivat liikenneyhteydet. Rautatieliikenteen rooli yhdyskuntarakenteessa on yhdyskuntien välisen ja niiden sisäisen saavutettavuuden luominen. Saavutettavuus on yksi alueen kilpailutekijä niin asumisen ja elinkeinotoiminnan kuin hallinto- ja koulutustoimintojenkin kannalta. (Liikennevirasto 2006: 87.)

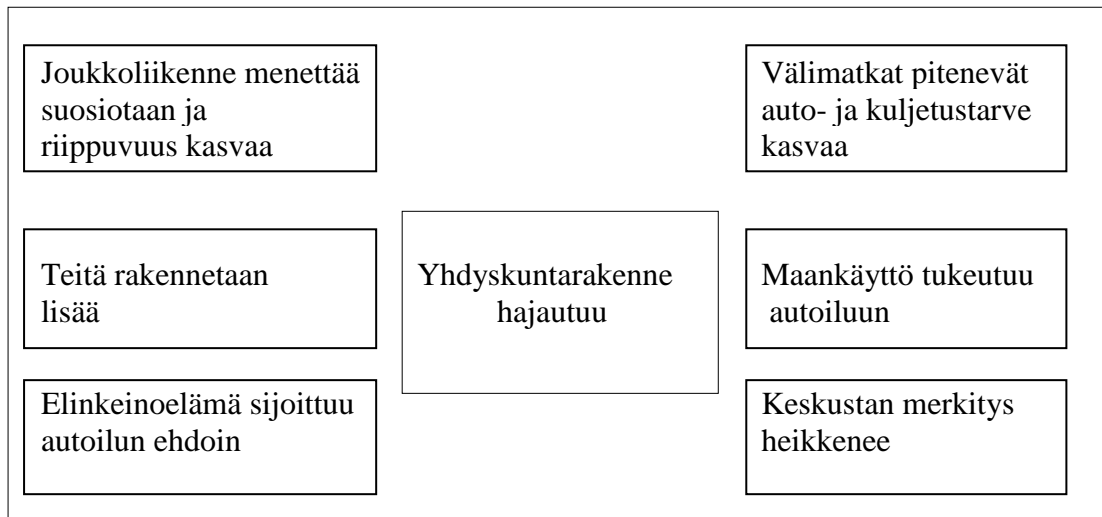
Saavutettavuudella voidaan kuvata paikkojen saavutettavuutta joukkoliikenteellä tai vaihtoehtoisesti joukkoliikennepalvelujen saavutettavuutta eli sitä, miten helposti joukkoliikennepalvelut ovat käytettävissä. Liikenneviraston määritelmän mukaan saavutet-

tavuus tarkoittaa mahdollisuutta käyttää joukkoliikennepalveluja. Saavutettavuuteen vaikuttavat joukkoliikenteen reitit, aikataulut ja pysäkkien sijainnit. (Liikennevirasto 2013: 33.)

Alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitys vaikuttaa joukkoliikenteen ja maankäytön kehitykseen joko positiivisesti tai negatiivisesti. Väestön keskittyminen ja muuttoliike luovat edellytykset yhdyskuntarakenteen hajautumiselle etenkin harvaan asutuilla seuduilla. Pitkän linjan muuttoliiketutkimuksen asiantuntija Timo Aron (2014: 53–60) mukaan noin 4,8 miljoonaa suomalaista eli 90 % koko väestöstä asuu suurten kaupunkiseutujen alueella. Kehitys johtaa siihen, että keskuskaupungit ja niiden kehyskunnat keräävät uusia asukkaita ja samalla muu Suomi hiljalleen tyhjenee.

Ojala (2003:52) korostaa kaavoituksen merkitystä yhdyskuntarakenteen eheytymisessä. Hänen mukaansa tarjonta synnyttää kysyntää, jolloin toimiva ja edullinen joukkoliikenne kasvattaa kulkutapaosuuttaan. Vastaavasti hyvät tie- ja katuyhteydet lisäävät auton käyttöä. Hän kuitenkin tunnistaa, ettei kaavoitus yksistään estä yhdyskuntarakenteen hajautumista vaan siihen vaikuttaa keskeisesti politiikka ja talouden suhdanteet. Ojala erittelee liikenteen ja maankäytön seuraukset yhdyskuntarakenteen hajautuessa tai eheytyessä. Kuvio 2 esittelee liikenteen kestävän ja kestäättömän kehityksen kierteet.

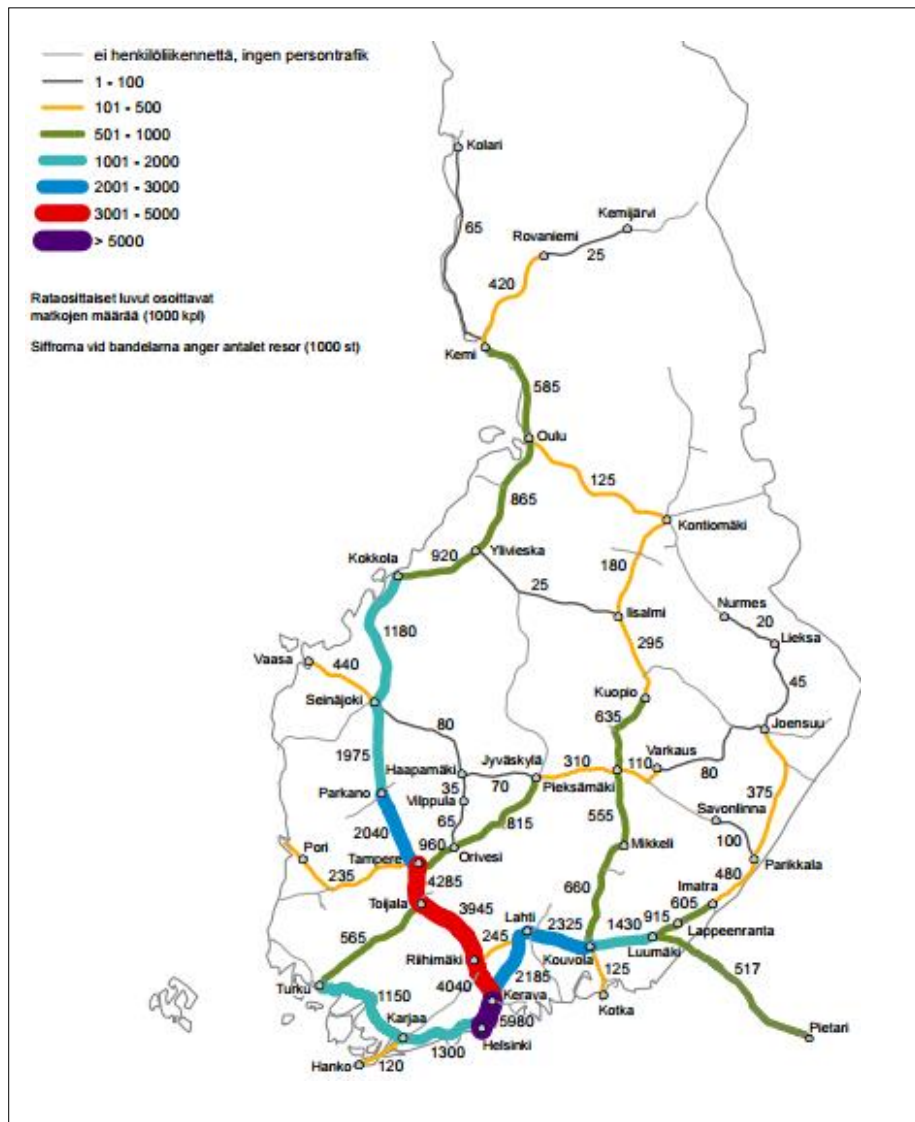




Kuvio 2. Liikenteen kestävän ja kestäättömän kehityksen kierteet (Ojala 2003:52).

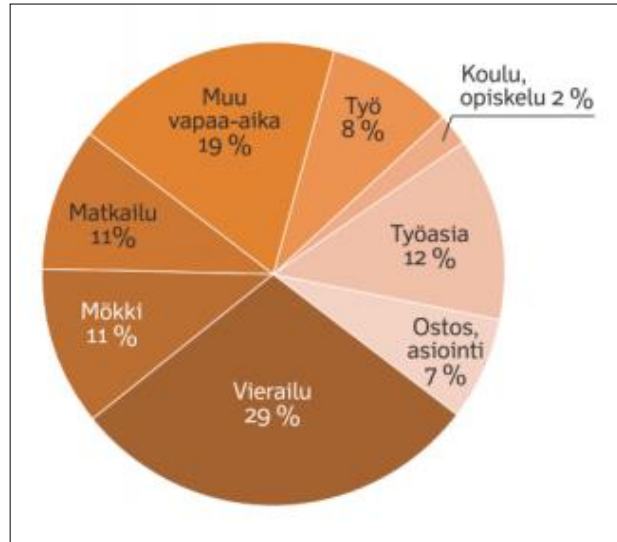
2.2. Rautatieliikenteen asema kaukoliikenteessä

Kaukoliikenteen matkat muodostavat usein matkaketjuja eli ne koostuvat vähintään kahdesta peräkkäisestä matkasta. Matkaketjun runkona on usein junayhteys, jolle saavutaan liitynnällä ja jolta jatketaan jatkoyhteydellä. (Liikennevirasto 2013: 30.) Matkaketju on kyseessä esimerkiksi silloin, kun saavutaan henkilöautolla Salosta Turkuun, matkustetaan junalla Helsinkiin, josta jatketaan metrolla Vuosaareen. Suomessa liikennöityä rataverkkoa on lähes 6000 kilometriä ja rautatiet yltyvät Hangosta Kolariin. Kaukoliikenteessä tehdään vuosittain noin 100 miljoonaa yli sadan kilometrin pituista matkaa, joista junalla tehdään noin 12,5 miljoonaa matkaa (Hertsi 2016). Kuvasta 1 näkyy kaukoliikenteen matkustajavirrat vuodelta 2014.



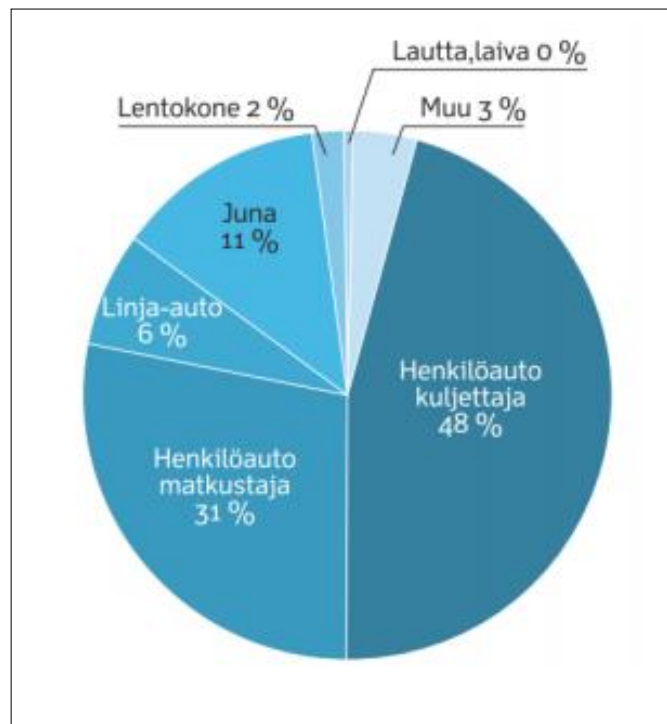
Kuva 1. Kaukoliikenteen junien matkustajavirrat 2014 (Liikennevirasto 2015d: 37).

Matkustus liittyy useimmin vapaa-aikaan, sillä työhön ja opiskeluun liittyviä matkoja tehdään vain noin 14 % kaikesta kaukoliikenteen matkoista. Suurimpia syitä matkustamiseen ovat vierailut, mökkimatkat ja muut vapaa-ajan matkat. Kuviosta 3 ilmenee kaukoliikenteen matkojen tarkoitukset.



Kuvio 3. Kaukoliikenteen matkojen jakautuminen tarkoituksenmukaisesti (Liikennevirasto 2012: 93).

Henkilöauto on suosituin kulkuneuvo pitkillä matkoilla. Henkilöauton osuus kaikista tehdyistä matkoista on 79 %. Juna on toiseksi suosituin kulkuväline kaukoliikenteen matkoilla ja junalla tehtyjen kaukoliikenteen matkojen määrä on noussut tasaisesti vuodesta 2010 alkaen. Rautateiden henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2014 yhteensä 68,3 miljoonaa matkaa, joista kaukoliikenteessä matkoja tehtiin 12,9 miljoonaa ja lähiliikenteessä 55,4 miljoonaa. Henkilökilometreinä mitattuna kaukoliikenteessä kuljetettiin noin kolme miljardia kilometriä ja lähiliikenteessä noin 0,9 miljardia kilometriä. (Liikennevirasto 2015a: 36.) Vastaavasti linja-autoilla tehtiin kaukoliikenteessä 6,8 miljoonaa matkaa ja kuljetettiin noin 0,6 miljardia kilometriä (Liikennevirasto 2015a: 24). Kuvioista 4 ilmenee kaukoliikenteen matkojen jakautuminen kulkutavoittain.



Kuvio 4. Kaukoliikenteen matkojen jakautuminen kulkutavoittain (Liikennevirasto 2012: 93).

Liikenne- ja viestintäministeriön rahoittamassa rautateiden ostoliikenteessä matkoja tehdään noin 9 miljoonaa vuodessa, josta kaukoliikenteen osuus on noin 2 miljoonaa. Ostoliikenteen nykyisen sopimuksen myötä lakkautettavilla junavuoroilla tehdään yhteensä 550 000 matkaa vuodessa. Kyseessä on kuuden prosentin vähennys sopimuskauden 2012–2015 matkustajamääriin nähden. Asemia lakkautetaan 28 ja niiden yhteenlaskettu matkamäärä on 1073 matkaa vuorokaudessa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2015a.) Taulukosta 2 ilmenee vuosittaiset matkustajamäärät lakkautettavilla asemilla. Tummennetut asemat sijaitsevat tutkimuksen esimerkkitapausten eli rataosion Seinäjo–Haapamäki–Jyväskylä ja Joensuu–Nurmes alueilla.

Taulukko 2. Vuosittaiset matkustajamäärät lakkautettavilla asemilla (VR 2015b 5).

Asema	Rataosa	Matkoja/vrk
Alavus	Seinäjoki–Jyväskylä	51
Eläinpuisto - Zoo	Seinäjoki–Jyväskylä	6
Eno	Joensuu–Nurmes	11
Haapamäki	Seinäjoki–Jyväskylä	34
Heinävesi	Pieksämäki–Joensuu	20
Höljääkä	Joensuu–Nurmes	3
Inkoo	Helsinki–Turku	39
Juupajoki	Tampere–Keuruu	27
Keuruu	Tampere–Keuruu	66
Kohtavaara	Joensuu–Nurmes	1
Kolho	Tampere–Keuruu	11
Kylänlahti	Joensuu–Nurmes	4
Lieksa	Joensuu–Nurmes	64
Myllymäki	Seinäjoki–Jyväskylä	8
Nuppulinna	Helsinki–Riihimäki	52
Nurmes	Joensuu–Nurmes	37
Orivesi keskusta	Tampere–Keuruu	41
Petäjävesi	Seinäjoki–Jyväskylä	17
Pihlajavesi	Seinäjoki–Jyväskylä	5
Purola	Helsinki–Riihimäki	72
Siuntio	Helsinki–Turku	265
Tuuri	Seinäjoki–Jyväskylä	47
Uimaharju	Joensuu–Nurmes	13
Vihtari	Pieksämäki–Joensuu	5
Viinijärvi	Pieksämäki–Joensuu	15
Vilppula	Tampere–Keuruu	88
Vuonilahti	Joensuu–Nurmes	7
Ähtäri	Seinäjoki–Jyväskylä	64

Kuten taulukosta 2 ilmenee, suurin osa lakkautetuista asemista sijaitsee rataosuuksilla Joensuu–Nurmes sekä Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä. Lakkautettavien asemien matkustajamäärät ovat hyvin pieniä. Vertailun vuoksi esimerkiksi Joensuun asemalla tehdään vuorokaudessa keskimäärin 1290 matkaa ja Jyväskylässä 2090.

2.3. Kaukoliikenteen palvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemä kaukoliikenteen palvelutaso koskee yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen välisiä kaukoliikenteen yhteyksiä. ELY-keskukset ja muut toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät alueensa sisäisen joukkoliikenteen palvelutason. Kaukoliikenteen palvelutasoa tarkastellaan koko liikennejärjestelmän näkökulmasta, jolloin riittää että asetetut tavoitteet toteutuvat vähintään yhdellä liikennevälineellä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011c: 2.)

Kaukoliikenteen tavoitteelliselle palvelutasolle on asetettu neljä luokkaa, joissa määritellään muun muassa joukkoliikenteen tavoitteet, matka ajan suhde verrattuna henkilöautoon sekä vuorojen määrä. Tasot on nimetty niiden tavoitteiden mukaan ja ne ovat nimeltään 1) Huipputaso, 2) Kysyntää lisäävä taso, 3) Kysyntää vahvistava taso ja 4) Toimiva taso. Huipputaso on käytössä suurimmilla ja eniten liikennöidyillä yhteysväleillä kuten Helsinki–Tampere ja Tampere–Turku. Huipputason tavoitteena on olla ylivoimainen vaihtoehto henkilöautolle ja lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Kysyntää lisäävän tason tarkoituksena on olla kilpailukykyinen vaihtoehto autolle ja lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Kysyntää vahvistava taso pyrkii lisäämään joukkoliikenteen käyttäjämäärää ja tarjoamaan toimivan ja käyttökelpoisen vaihtoehdon autolle. Toimivan tason tavoitteena on tarjota joukkoliikenneyhteys autottomille. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011c: 26.)

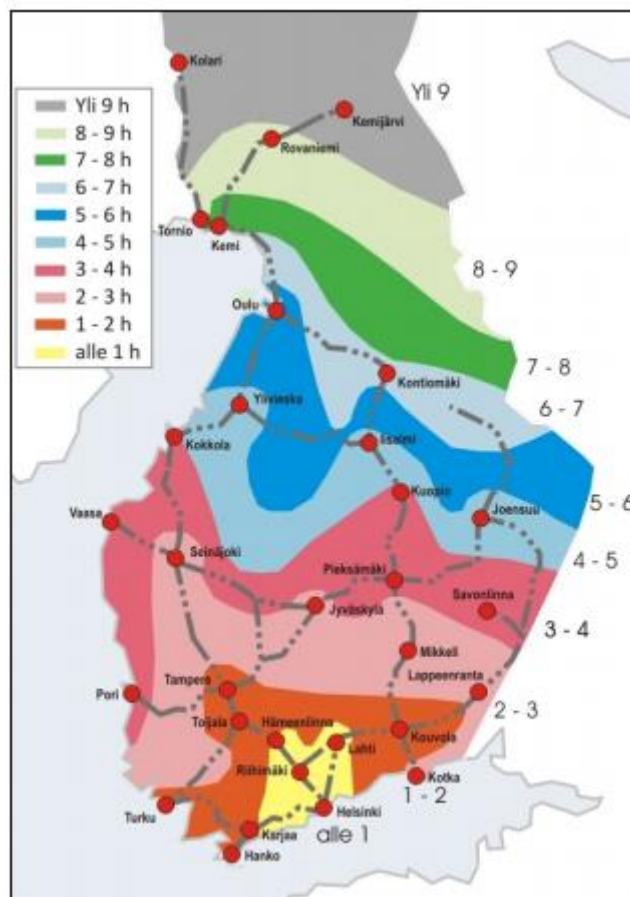
Kaukoliikenteen palvelutaso voidaan jakaa ostoliikenteen näkökulmasta kahteen tavoitetilaan, joita ovat peruspalvelutaso ja erityispalvelutaso. Peruspalvelutasolla tarkoitetaan kansalaisten ja elinkeinoelämän välttämättömiin liikkumistarpeisiin liittyvää palvelutasoa, joka toteutetaan koko maassa. Peruspalvelutason tavoitteena on turvata jokapäiväiset liikkumistarpeet ja liikkumisen tasa-arvo. Peruspalvelutaso määritellään liikennejärjestelmätasolla ja riittää, että se toteutuu yhdellä liikennemuodolla. Peruspalvelutaso toteutuu pääosin markkinaehtoisesti, mutta jos peruspalvelutasossa on puutteita, parantamistoimenpiteiden rahoituksesta eli ostoliikenteestä vastaa junaliikenteen osalta liikenne- ja viestintäministeriö. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011b: 8.)

Peruspalvelutason määrittelyssä matkat on yksilöity tarkoituksen mukaisesti ja kriteereinä käytetään yhteyksien saapumis- ja lähtöaikoja, matka-aikaa ja vaihtojen sujuvuutta. Matkat on jaettu neljään matkatyyppiin, joille on asetettu palvelutasotavoitteet. Matkatyyppinä ovat työasiamatkat, päivittäiset työ- ja opiskelumatkat, liityntämatkat kansainväliseen liikenneverkkoon sekä vierailumatkat. Taulukossa 3 on esitelty peruspalvelutason tavoitteet. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011b: 26–27.)

Taulukko 3. Kaukoliikenteen peruspalvelutason tavoitteet (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011b: 26–30).

Matkan tarkoitus	Peruspalvelutason tavoitteet
Työasiamatkat	Yhteys naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä, joka saapuu määräpaikkaan noin klo 8-9. Paluuvuoron takaisin tulee lähteä noin klo 15–17
	Helsinkiin/Helsingistä tehtävissä matkoissa matka-aika yhteen suuntaan saa olla enintään 3 h (suuret kaupungit ja maakuntakeskukset) tai 4 h (muut keskukset)
Päivittäiset työ- ja opiskelumatkat yhteysväleillä, joilla yli 500 pendelöijää.	Vähintään yhteys, joka saapuu määräpaikkaan ennen klo 8-9. Paluuvuoron tulee lähteä noin klo 16
	Matka-aika on kilpailukykyinen henkilöauton matkajan kanssa.
	Suora yhteys keskusten välillä
	Ympärivuotiset yhteydet
Liityntämatkat kansainväliseen liikenneverkkoon	Mahdollista tehdä matka vuorokauden aikana tärkeimpiin Euroopan kohteisiin mikäli kansainväliset lennot sen mahdollistavat.
Vierailumatkat	Viikonloppuisin perjantaisin ja sunnuntaisin iltapäivällä/illalla kello 16 jälkeen lähtevät yhteydet.

Peruspalvelutasoisen liikenteen matka-aikatarkastelu on tehty Helsingin ja maakuntakeskusten välillä. Peruspalvelutasomäärittelyn lähtökohta on alueellinen tasapuolisuus. Eri puolilta maata on päästävä pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta eri puolille maata. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011b: 26–28). Kuten taulukosta 3 ilmenee, matka Helsingistä suuriin kaupunkeihin tai maakuntakeskuksiin tai toisinpäin saa olla enintään kolme tuntia. Pienempiin keskuksiin tavoiteltu matka-aika on neljä tuntia. Kuva 2 esittää rautateiden kaukoliikenteen matka-aikavyöhykkeet Helsingistä muihin keskuksiin. Matka-aikoja tarkasteltaessa, täytyy huomioda myös lentäminen julkisen liikenteen matkustusmuotona. Pitkien etäisyyksien maassa lentäminen on lähes aina nopein kulkumuoto, mutta samalla kustannuksiltaan kallein.



Kuva 2. Rautateiden matka-aikavyöhykkeet Helsingistä muihin keskuksiin (Liikennevirasto 2011: 29).

Vuoden 2011 tietojen mukaan peruspalvelutaso toteutuu lähes täysin. Työ- ja opiskelumatkoissa oli kuitenkin puutteita suurten keskusten välisessä liikenteessä. Erityisesti aamuyhteydet olivat puutteellisia. Suurimpia haasteita kaukoliikenteen peruspalvelutason toteutumiselle on matkustuksen korkea hinta tai matka-ajan pituus muualle kuin Helsinkiin suuntautuissa matkoissa. (Liikennevirasto 2011: 36–37.)

Erityispalvelutaso on aina peruspalvelutason ylittävää liikennettä ja sillä pyritään parantamaan maakuntien tai seutujen elinkeinoelämän edellytyksiä ja lisäämään niiden veto-voimaisuutta. Erityispalvelutason lähtökohta on, että kaukoliikenteen yhteyksien puuttuminen ei saa hidastaa alueiden kehittymistä. Erityispalvelutason liikkumistarpeet perustuvat elinkeinoelämän edellytysten ylläpitämiseen ja kehittämiseen. Erityispalvelutason toteuttamiseen voi julkisen sektorin lisäksi osallistua myös yksityisiä yrityksiä. (Valtiovarainministeriö 2015a.)

Erityispalvelutaso perustuu alueellisten erityishaasteiden ratkaisemiseen ja sen toteuttaminen on pääosin alueiden omalla vastuulla. Jos erityispalvelutason toteuttamiseen tarvitaan julkista rahoitusta, se edellyttää myös alueiden tai elinkeinoelämän osallistumista rahoitukseen. Valtio voi tapauskohtaisesti myöntää rahoitusta erityispalvelutason toteuttamiseen esimerkiksi aluekehitysrahastosta. Erityispalvelutaso käsittelee alueellisia erityiskysymyksiä, kuten matkailua. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011b: 8, 31.)

Erityispalvelutaso toteutuu pääosin markkinaehtoisesti kysynnän ohjaamana. Siellä, missä liikenteelle on tarvetta ja käyttäjiä, liikennöitsijät toimivat kysynnän mukaisesti. Jos erityispalvelut liittyvät alueiden kehittämiseen siten, että niillä tavoitellaan liiketoiminnan vilkastumista, joka puolestaan lisää matkustuksen kysyntää, tarvitaan alueiden ja valtion yhteistä rahoitusta kaukoliikenteen järjestämiseksi. Valtion rahoittama erityispalvelutaso koskee lentoliikenteen ostoja. Lentoliikennettä voidaan ostaa paikkakunnille, joille matka-aika Helsingistä junalla matkustettaessa on yli 3 tuntia. Lentoliikenteen ostolla turvataan elinkeinoelämälle tarpeellisia yhteyksiä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011b: 37; Valtiovarainministeriö 2015a.)

3. OSTOLIIKENTEEJÄRJESTÄMINEN

Ostoliikennettä järjestetään silloin, kun joukkoliikennepalvelut halutaan turvata, mutta peruspalvelutasoista liikennettä ei synny markkinaehtoisesti. Junien ostoliikenteestä vastaa liikenne- ja viestintäministeriö ja linja-autoliikenteestä joukkoliikennelaissa mainitut alueelliset toimivaltaiset viranomaiset. Tässä luvussa käsitellään ostoliikenteeseen vaikuttavaa lainsäädäntöä sekä liikenteen järjestämisen malleja. Lisäksi esitellään rautatieliikenteen eri osapuolet ja heidän roolinsa ostoliikenteessä sekä ostoliikenteen nykyinen sopimus ja kustannukset.

3.1. Ostoliikenteeseen vaikuttava lainsäädäntö

Lainsäädäntö ei edellytä valtiolta, kunnilta tai muilta julkisen hallinnon toimijoilta kaikille avoimen joukkoliikenteen järjestämistä. Valtiolla ei ole velvollisuutta järjestää julkisia liikennepalveluja muutoin kuin lainsäädännössä erikseen määritellyille erityisryhmille. Nykyaikaisen yhteiskunnan veloitteena voidaan kuitenkin pitää liikkumisen mahdollistamista ja kansalaisten arjen sujuvuuden turvaamista. Merkittävimpiä ostoliikenteeseen vaikuttavia lakeja ovat joukkoliikennelaki sekä valtiovallan oikeuksia kilpailuun puuttumiseen säätelevä Euroopan parlamentin palvelusopimusasetus (EU 1370/2007). Joukkoliikenteen järjestäminen perustuu joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen muodostamaan kokonaisuuteen.

Joukkoliikennelaki astui voimaan nykyisessä muodossaan vuonna 2009 ja lain tavoitteena on joukkoliikenteen kehittäminen siten, että ihmisten käytettävissä on välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikenteen palvelut koko maassa. Tavoitteena on lisäksi, että runsasväkisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa (Joukkoliikennelaki 3 §).

Ostoliikenteen osalta joukkoliikennelaissa (45 §) säädetään valtionrahoituksen käyttötarkoituksista. Lain mukaan valtion talousarviossa osoitetuin määrärahoihin voidaan mak-

saa korvauksia liikenteenharjoittajille julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mukaisesti siten kuin palvelusopimusasetuksessa säädetään sekä korvauksia liikenteenharjoittajille hintavelvoitteen täyttämisestä palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun yleisen säännön perusteella.

Euroopan parlamentin palvelusopimusasetuksessa (EU 1370/2007) säädetään julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisestä. Julkista tukea voidaan maksaa ja yksinoikeuksia myöntää vain palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Lähtökohtaisesti sopimukset tulee kilpailuttaa, mutta rautatieliikenteessä suorahankinnat on sallittu. Vastineena yksinoikeudesta tai tuesta on toimivaltaisen viranomaisen asetettava liikenteenharjoittajalle julkisen palvelun velvoite. Ostoliikenteessä julkisen palvelun velvoite tarkoittaa sitä, että liikenteen harjoittajalla on velvollisuus ajaa tiettyjä reittejä velvoiteliikenteenä, jolloin liikennöinnistä ei makseta erikseen korvausta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009:1.)

Kun tarkastellaan mahdollisuutta rautatieliikenteen ostoliikennereittien korvaamiseen linja-autoilla, tulee huomioida joukkoliikennelain edellyttämät luvat. Henkilöiden kuljettaminen linja-autoilla on aina luvanvaraista liikennettä, johon vaaditaan tilanteesta riippuen joukkoliikennelupa, reittiliikennelupa tai kutsujoukkoliikennelupa. Joukkoliikennelupa oikeuttaa harjoittamaan linja-autolla valtion ja kuntien tai kuntayhtymien ostamaa liikennettä sekä tilausliikennettä koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Markkinaehtoisessa liikenteessä liikenteen harjoittajalla täytyy olla joukkoliikenneluvan lisäksi reittiliikennelupa tai kutsujoukkoliikennelupa. (Joukkoliikennelaki 9 §.)

Joukkoliikenteen palvelutason osalta laki määrittelee alueensa joukkoliikenteen suunnittelusta vastaavat toimivaltaiset viranomaiset. Toimivaltaisten viranomaisten tulee suunnitella joukkoliikenteen palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina toimivan joukkoliikenneverkon aikaansaamiseksi (Joukkoliikennelaki 6 §). Linja-autoliikenteessä toimivaltaisia viranomaisia ovat ELY-keskukset ja muut joukkoliikennelaisissa mainitut 26 kunnallista viranomaista.

Alueelliset toimivaltaiset viranomaiset määrittävät oman toimivalta-alueensa palvelutason yhdessä kuntien, maakuntien liittojen ja yritysten kanssa. Rautatieliikennettä koskeissa asioissa toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö, joka myös määrittelee kaukoliikenteen palvelutason. Lähijunaliikenteessä omalla alueellaan toimivaltainen viranomainen on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (Joukkoliikennelaki 14 §).

3.2. Rautatieliikenteen osapuolet ostoliikenteessä

Rautatieliikenteessä toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi sekä Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä. Eduskunnalla, elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskuksilla (ELY), maakuntien liitoilla, sekä kaupungeilla ja kunnilla on maankäyttöön ja alueellisen liikenteen palvelutasoon vaikuttavat roolit rautatieliikenteessä. Viranomaisten lisäksi VR-Yhtymällä sekä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:llä on keskeinen rooli rautatieliikenteessä liikenteen harjoittajana sekä lähiliikenteessä käytetyn kaluston omistajana.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa liikennejärjestelmien strategisesta kehittämisestä, tavara- ja henkilöliikenteestä, liikenneturvallisuudesta ja liikenteen ilmasto- ja ympäristöasioista. Ministeriö määrittelee kaukoliikenteen valtakunnallisen palvelutason ja vastaa lainsäädännön valmistelusta. Ministeriön päämäärä on turvata arjen matkojen toimivuus, pitää yllä elinkeinoelämän kilpailukykyä ja hillitä ilmastonmuutosta päästöjen vähentämisen avulla. Ostoliikenteen osalta ministeriö toimii tilaajaorganisaationa ja vastaa junaliikenteen ostoista kaukoliikenteessä sekä Helsingin seudun vyöhykeliikenteessä. Ministeriö myöntää toimiluvat yrityksille, jotka harjoittavat liikennettä Suomen rautateilla. Lisäksi ministeriö ohjaa alaisuudessaan toimivia Liikennevirastoa sekä Trafia. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2015b.)

Liikennevirasto vastaa rataverkon ylläpitämisestä, kehittämisestä sekä kunnossapidosta. Rautateiden suunnittelun ja rakentamisen Liikennevirasto kilpailuttaa ja tilaa niitä tuotavilta yrityksiltä. Liikennevirasto on vastuussa Suomen rataverkosta lukuun ottamatta

yksityisiä rautateitä, joita on satamissa ja tehdasalueilla. Vuonna 2015 Suomessa oli liikennöityä rataverkkoa 5 944 kilometriä. Rataverkon kunnossapito on jaettu neljään isännöintialueeseen sekä kahteentoista kunnossapitoalueeseen. Lisäksi Liikennevirasto vastaa matkustajainformaatiosta ja varmistaa rataverkon turvallisuuden huolehtimalla, että rataverkko täyttää sille asetetut laatuvaatimukset. (Liikennevirasto 2015d: 10, Liikennevirasto 2015b.)

Liikenteen turvallisuusvirasto eli Trafi huolehtii nimensä mukaisesti rautateiden turvallisuudesta. Trafi valvoo ja kehittää rautatieturvallisuutta sekä valmistelee normeja. Virasto myöntää rautatieyrityksille turvallisuustodistukset ja rautatiejärjestelmän osajärjestelmien käyttöönottoluvat sekä rataverkon haltijoille turvallisuusluvat. Lisäksi se ylläpitää rautatiekalustorekisteriä ja hoitaa rautatiehenkilöstön koulutusasioita. Trafissa toimii myös rautatiealan säätelyelin, jonka tehtävänä on huolehtia markkinoiden toimivuudesta ja siitä, että alan toimijoita kohdellaan tasapuolisesti. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2015.)

VR-Yhtymä (VR) on Suomen valtion omistama logistiikkakonserni, joka koostuu kolmesta eri liiketoiminnosta. VR huolehtii matkustajaliikenteestä, VR Transpoint harjoittaa tavaraliikennettä ja VR Track on erikoistunut rautatiejärjestelmien suunnitteluun, rakentamiseen ja kunnossapitoon. VR:llä on keskeinen rooli ostoliikenteessä, sillä se liikennöi kaikkea Suomen rautateillä tapahtuvaa henkilöliikennettä. VR ajaa vuorokaudessa noin 300 kaukojunaa ja 800 lähiliikenteen junaa. Rautatieliikenteen lisäksi VR harjoittaa Suomessa bussiliikennettä nimellä Pohjolan Liikenne. (VR 2015b.)

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on kuntayhtymä, jonka jäseniä ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo. HSL vastaa keskitetysti pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen suunnittelusta, eli se vastaa myös liikenne- ja viestintäministeriön ostamien lähijunavuorojen suunnittelusta. HSL tilaa lähijunaliikenteen VR:ltä joka ajaa HSL-alueella noin 7 miljoonaa junakilometriä vuosittain. Bruttomallin sopimuksessa HSL maksaa VR:lle vuosittaisen korvauksen sovitun lähiliikennekokonaisuuden hoitamisesta ja HSL saa pitää liikenteen lipputulot. (HSL 2014: 8.)

Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy on perustettu omistamaan ja hankkimaan HSL-alueella tarvittava uusi junakalusto. Kalustoyhtiö vastaa kaluston kunnossapidon järjestämisestä sekä hankkii rahoituksen tarvittavaan kalustoon. Pääkaupunkiseudun lähijunat liikennöivät pääradalla Helsingin ja Riihimäen välillä, oikoradalla Helsingin ja Lahden välillä, rantaradalla Helsingin ja Riihimäen välillä, Vantaankosken radalla Helsingin ja Vantaankosken välillä sekä vuonna 2015 valmistuneella Kehäradalla. Ostoliikenteen osalta kalusto liikennöi rataosuuksilla Helsinki–Riihimäki, Helsinki–Kirkkonummi–Karjaa, ja Helsinki–Lahti. (Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy 2015; Liikenne- ja viestintäministeriö 2011a.)

Eduskunta hyväksyy kaavoitusta ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä hyväksyy valtion talousarvion, jossa eritellään ostoliikenteen tulot ja kustannukset. ELY-keskukset ja maakuntien liitot tekevät yhteistyötä kuntien ja kaupunkien kanssa liikennejärjestelmäsuunnittelussa sekä alueellisen palvelutason määrittelyssä. ELY-keskukset laativat alueensa liikennejärjestelmäsuunnitelman, ja sopivat yhdessä muiden tahojen kanssa, mihin suuntaan liikennejärjestelmää halutaan kehittää. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa selvitetään liikennejärjestelmän nykytila sekä määritetään tulevaisuuden liikenneverkot ja niiden kehittämistoimenpiteet valtakunnallisten ja seudullisten tavoitteiden pohjalta. Maakuntien liitot laativat maakuntakaavan, jossa esitetään alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet sekä tarpeelliset aluevaraukset maakunnan kehittämisen kannalta. Maakuntakaavan pohjalta kunnat ja kaupungit suunnittelevat yleis- ja asemakaavan. (Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus 2015; Kuntaliitto 2015.)

Aluehallinnon uudistus

Eri viranomaisten roolit rautatieliikenteessä muuttuvat tulevaisuudessa, kun hallitusohjelman mukainen aluehallinnon uudistus astuu voimaan vuonna 2019. Aluehallinnon uudistuksella tavoitellaan yksinkertaisempaa julkista aluehallintoa ja tähän pyritään keskittämällä toimintoja selkeille itsehallintoalueille. Itsehallintoalueita on 18 ja ne noudattavat maakuntien rajoja. (Valtioneuvoston kanslia 2015: 30.) Uudistuksen yhteydessä ELY-keskukset lakkautetaan ja niiden tehtäviä siirtyy maakunnille ja aluehallintovirastoille.

Valtiovarainministeriön asettaman selvitysmies Lauri Tarastin (2015: 23, 30) tekemässä selvityksessä ehdotetaan, että maakuntien liitoille siirtyy joukkoliikennelain mukaiset tehtävät. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että palvelutason määrittely siirtyisi kokonaan maakuntien liitoille. Aluehallinnon uudistuksen lisäksi liikenne- ja viestintäministeriössä on meneillään liikennehallinnon uudistus, jonka yhteydessä toteutetaan joukkoliikenteen uudistus. Kahdeksantoista maakunnan malli on ELY-keskusten tehtävien jakamisen osalta haasteellinen, sillä ELY-keskuksia on viisitoista ja niiden tehtäviä joudutaan järjestämään kolmelle uudelle alueelle.

3.3. Joukkoliikenteen järjestämistavat ostoliikenteessä

Joukkoliikenne pyritään järjestämään markkinaehtoisesti aina, kun siihen on olemassa liiketaloudellisesti kannattavat olosuhteet. Mikäli peruspalvelutaso syntyy markkinaehtoisesti, ei ostoliikenteelle ole tarvetta. Tilanteessa, jossa peruspalvelutaso ei synny markkinaehtoisesti ja tarvitaan julkista liikennettä, hankinnat toteutetaan palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Palvelusopimusasetuksen mukaan toimivaltainen viranomainen voi järjestää julkisesti tuetun liikenteen omana tuotantona tai hankkia sen tilaaja-tuottaja-periaatteella. Omassa tuotannossa liikenteestä vastaa toimivaltaisen viranomaisen sisäinen liikenteenharjoittaja, joka voi olla esimerkiksi kaupungin tai ELY -keskuksen omistama linja-autoyhtiö. Tilaaja-tuottaja -periaatteella hankittava liikenne voidaan jakaa hankintalainsäädännön mukaiseen bruttomalliin sekä joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisiin käyttöoikeussopimuksiin. (Liikennevirasto 2013: 12–17.)

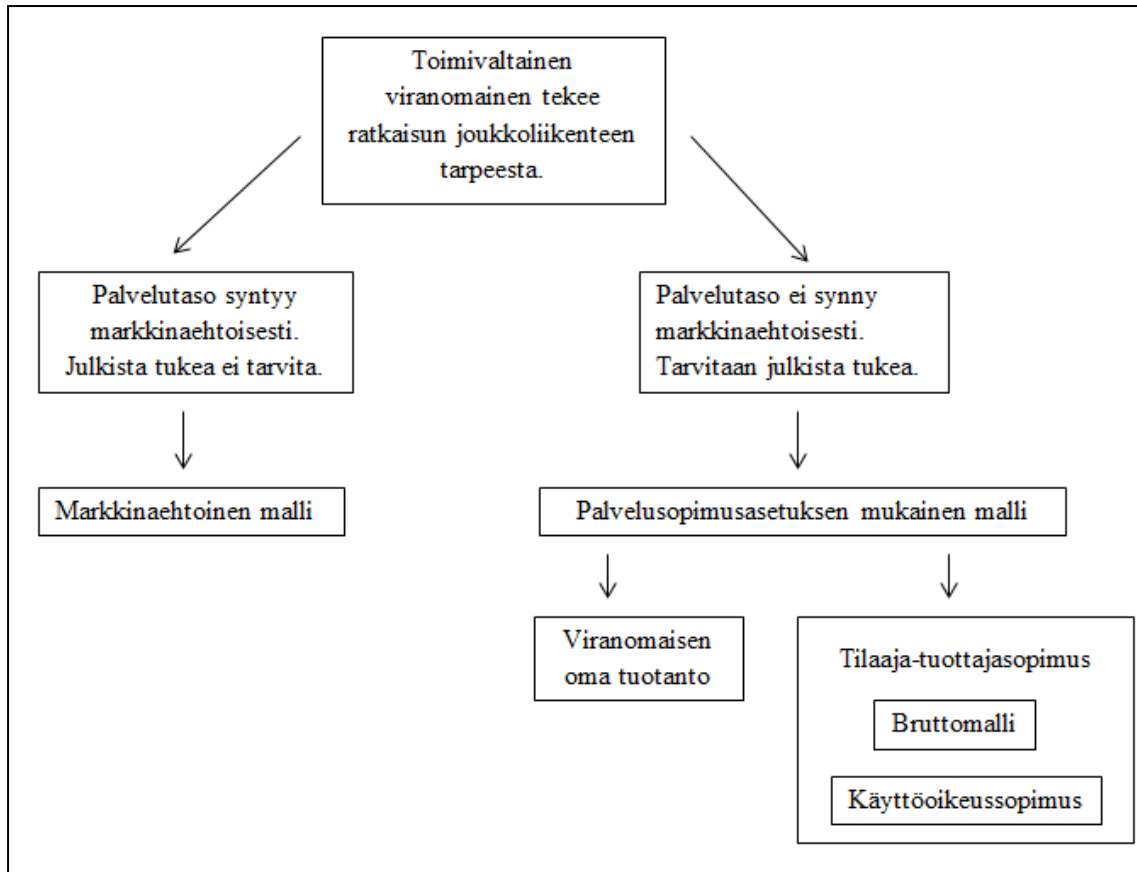
Bruttomalli

Bruttomallissa toimivaltainen joukkoliikenneviranomainen ostaa liikenteenharjoittajalta tietyn reitin liikennöimisen määrätyllä palvelutasolla. Toimivaltainen viranomainen vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa riskin tulojen kattavuudesta. Mallissa liikenteen harjoittajalle maksetaan hankintasopimuksen mukainen liikennöintikorvaus ja tilaajaorganisaatio saa pitää lipputulot.

Rautatieliikenteessä bruttomalli on käytössä Helsingin seudun liikenteessä. Tilaajaorganisaatio HSL korvaa tuottajaorganisaationa toimivalle VR-Yhtymälle vuosittain sovittun korvauksen lähiliikenteen hoitamisesta ja saa pitää lipputulot. Linja-autoliikenteessä bruttomalli on käytössä Turun ja Tampereen seudulla. Malli soveltuu parhaiten runsasväkisille kaupunkiseuduille ja suuriin kaupunkeihin, joissa on suuret volyymit ja tiheät yhteydet. Bruttomallin etuna on, että se varmistaa viranomaisen määrittelemän palvelutason tasapuolisen toteutumisen. Mallia on kritisoitu muun muassa siitä, että se ei kannusta yrityksiä palvelutason parantamiseen, sillä palvelutason parantamisen myötä kasvavat lipputulot jäävät tilaajaorganisaation kassaan. (Liikennevirasto 2013: 16–18.)

Käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeussopimus, toiselta nimeltään nettomalli on liikenteenharjoittajalle myönnettävä yksinoikeus tietyn maantieteellisen alueen liikenteeseen tai yksittäiseen reittiin. Toimivaltainen viranomainen antaa liikenteenharjoittajalle liikenteen tarjontaan liittyvät minimivaatimukset, kuten vuorovälit ja palvelutason joiden perusteella liikenteenharjoittaja suunnittelee liikenteen. Lipputuloriski on tällöin liikenteenharjoittajalla eli toisin kuin bruttomallissa, tilaajaorganisaatio ei saa lipputuloja. Rautatieliikenteessä käyttöoikeussopimus on käytössä LVM:n ja VR:n välisessä ostoliikennesopimuksessa, jossa vastineeksi yksinoikeudesta VR:llä on julkisen palvelun velvoite. Bruttomallista poiketen lipputulot jäävät liikenteen harjoittajalle, joten malli kannustaa yrityksiä palvelutason parantamiseen. (Liikennevirasto 2013: 17.) Kuviossa 5 esitellään julkisen liikenteen järjestämisen mallit.



Kuvio 5. Julkisen liikenteen järjestäminen (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012: 3).

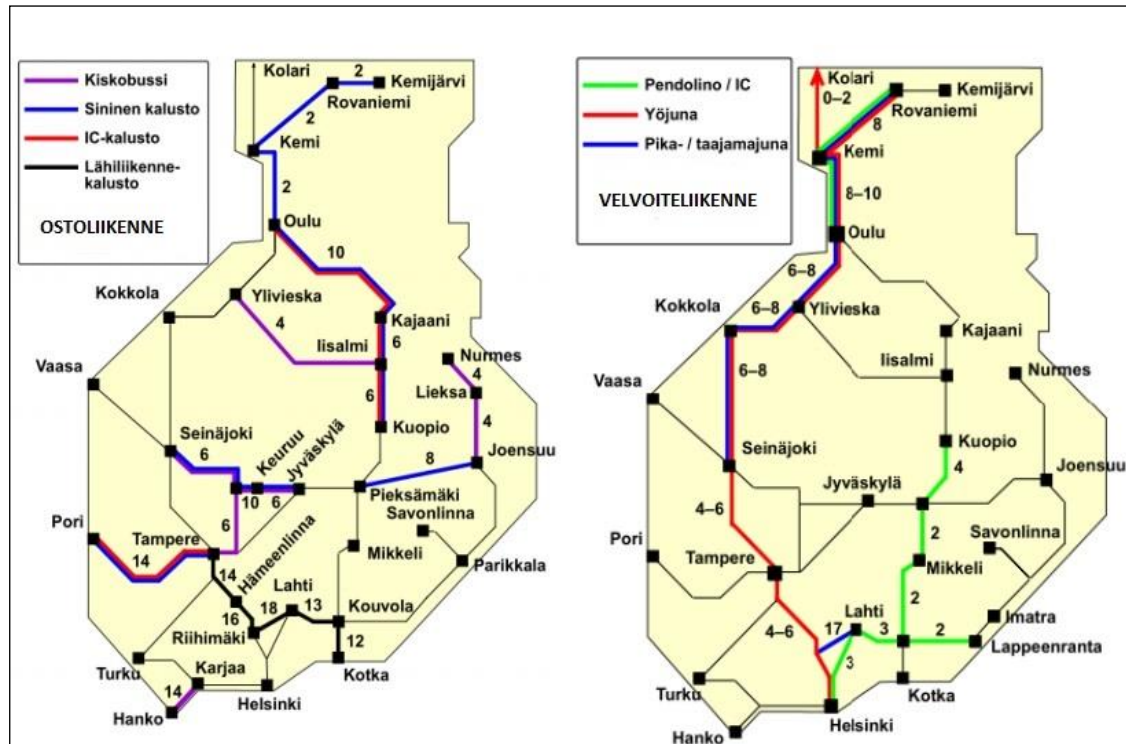
3.4. Ostoliikenteen sopimus 2016–2019

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja VR-Yhtymä Oy tiedottivat 3.12.2015 päässeensä yhteisymmärrykseen junaliikenteen ostoista ja velvoiteliikenteen täsmennyksistä vuosille 2016–2019. Valtion säästötavoitteiden takia nykyisiä ostoliikenteen reittejä lakkautetaan ja junavuoroja vähennetään. Leikkausten piirissä on noin 6 prosenttia ostoliikenteen asiakkaista. Lakkautettavilla vuoroilla tehdään yhteensä 550 000 matkaa vuodessa, kun koko LVM:n ostoliikenteessä matkoja tehdään vuosittain noin 9 miljoonaa. Junaliikenne loppuu kokonaan 28 asemalla, kun koko maassa asemia on 200 kappaletta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2015a.)

Ostoliikenteen nykyinen sopimus on voimassa määräaikaisena 31.12.2019 asti. Neli-vuotisen sopimuksen arvo on 120,7 miljoonaa euroa. Uudet osto- ja velvoiteliikenteen aikataulut tulevat voimaan 27.3.2016 ja ennen uusien aikataulujen voimaan tuloa VR harjoittaa liikennettä edellisen sopimuksen mukaisesti. Sopimuksessa huomioidaan mahdollisuus kilpailun avaamisesta henkilöliikenteessä. Sekä VR:llä ja LVM:llä on oikeus irtisanoa sopimus päättymään aikaisintaan 31.12.2017 noudattaen 12 kuukauden määräaikaa. (Liikenne ja viestintäministeriö 2016b.)

Kuten edellinen, niin myös nykyinen sopimus antaa VR:lle yksinoikeuden henkilöliikenteessä. Yksinoikeuden vastineeksi on asetettu julkisen palvelun velvoite eli junayhtiön täytyy harjoittaa omalla riskillään velvoiteliikennettä niillä ostoliikenteen yhteysväleillä, joilta ostoliikenne lopetetaan. Velvoiteliikenne jatkuu lakkautettavilla reiteillä 10.12.2016 asti ja näin pyritään turvaamaan raideliikenteen jatkuminen kilpailun avautumiseen asti. (Liikenne ja viestintäministeriö 2016b.)

Velvoiteliikenteen jatkaminen on mahdollista, koska edellisen sopimuksen mukaan yksinoikeuden vastineena liikennöitävän velvoiteliikenteen kustannukset saavat olla VR:lle enintään 20 miljoonaa euroa vuodessa, ja sopimuskaudella 2012–2015 vuosittaiset kustannukset ovat olleet noin 15 miljoonaa. Nykyinen sopimus aiheuttaa muutoksia edellisen sopimuksen reiteillä. Kuvassa 3 on osto- ja velvoiteliikenteen reitit sekä juna-
vuorot vuorokaudessa edellisellä sopimuskaudella 2012–2015. Kuvasta 4 ilmenee nykyisen sopimuksen tuomat muutokset. (Liikenne ja viestintäministeriö 2016b.)



Kuva 3. Osto- ja velvoiteliikenteen reitit sopimuskaudella 2012–2015 (VR 2015b: 2).

Kuvan 3 reiteistä osa lopetetaan ja osassa lakkautetaan tiettyjä vuoroja. Lopetettavat reitit pyritään korvaamaan markkinaehtoisella liikenteellä. Tässä tutkimuksessa esimerkitapauksina käsiteltävät rataosuudet Joensuu–Nurmes sekä Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä ovat molemmat ostoliikenteen reittejä, joilta liikennöinti valtion tukemana loppuu. Kuva 4 esittelee ostoliikenteen muutokset nykyisellä sopimuskaudella.

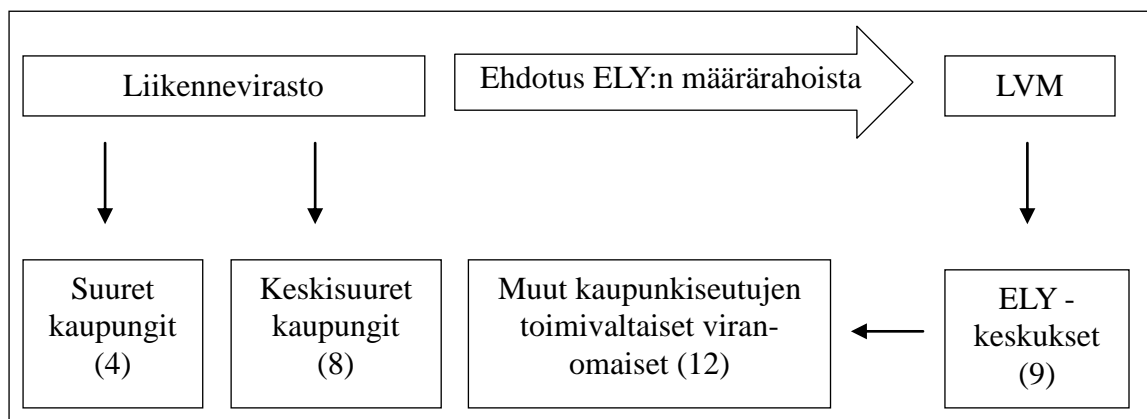


Kuva 4. Nykyisen ostoliikennesopimuksen 2016–2019 vaikutukset kaukoliikenteeseen (mukailtu lähteestä Nieminen 2015).

Tämän tutkimuksen kannalta merkittävimmät muutokset ovat Keski-Suomen alueella Seinäjoelta Haapamäen kautta Jyväskylään kulkevan ostoliikenteen lakkauttaminen ja Itä-Suomessa Joensuun ja Nurmeksen välisen reitin lakkauttaminen. Itä-Suomen alueella myös Pieksämäki-Joensuu reitin lyheneminen reitiksi Pieksämäki-Varkaus luo saavutettavuusongelmia poikittaisliikenteeseen. Keski-Suomessa poikittaisliikenne vaikeutuu, mutta jatkossa Seinäjoelta Jyväskylään liikennöidään Tampereen kautta.

3.5. Ostoliikenteen rahoitus ja kustannukset

Joukkoliikenteen rahoitus on jakautunut eri viranomaisten kesken. Liikennevirasto vastaa suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikennetuista. Suurten kaupunkien joukkoliikennetuki on vuoden 2016 talousarviossa 9,75 miljoonaa euroa. Keskisuurten kaupunkien tuki on 8 miljoonaa euroa. Alueellisen ja paikallisen liikenteen tuki on vuonna 2016 noin 33,6 miljoonaa euroa. Liikennevirasto tekee liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotuksen ELY-keskusten määrärahoista ja ELY-keskukset vastaavat alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoista ja jakavat rahoituksen oman alueensa sisällä oleville toimivaltaisille viranomaisille. Kuvio 6 ilmenee eri viranomaisten rooli joukkoliikenteen rahoituksessa. Junien kaukoliikenteen ostot ovat liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla. (Valtiovarainministeriö 2015b; Liikennevirasto 2015c: 20–21.)



Kuvio 6. Joukkoliikenteen rahoituksesta vastaavat viranomaiset (mukailtu lähteestä liikennevirasto 2015c: 21).

Julkisen liikenteen rahoitus koostuu kahdesta osasta, jotka ovat suora rahoitus ja matkakustannusten korvaaminen. Suoralla rahoituksella tarkoitetaan valtion ja kuntien liikennepalveluostojen sekä sopimusliikenteen alijäämien korvauksia. Matkakustannusten korvaaminen sisältää valtion ja kuntien maksamat koulumatkat, sosiaalihuollon kuljetukset

sekä sairaanhoitoon ja kuntoutukseen liittyvät matkat. Ostoliikenteen kustannukset koostuvat lähes kokonaan suorasta rahoituksesta. (Liikennevirasto 2015c: 15.)

Joukkoliikennepalvelujen ostoon ja kehittämiseen on vuodelle 2016 myönnetty noin 84,5 miljoonaa euroa, josta junaliikenteen osuus on lähiliikenne mukaan laskettuna noin 30 miljoonaa euroa. Vastaavasti linja-autoliikenteeseen on budjetoitu noin 51 miljoonaa euroa. Vertailun vuoksi Ruotsissa valtion käyttämä raha junaliikenteen ostoihin on noin 300 miljoonaa euroa. (Valtiovarainministeriö 2015b, VR 2015c: 2.)

Julkisen liikenteen liikevaihto vuonna 2013 oli yhteensä 2 929 miljoonaa euroa. Rautatieliikenteen osuus oli 339 miljoonaa, joista 33,6 miljoonaa käytettiin junien kaukoliikenteen suoraan rahoitukseen. Linja-autoliikenteen osuus koko liikevaihdosta oli 1 133 miljoonaa euroa, joista valtion suoran rahoituksen osuus oli 51,4 miljoonaa euroa. Kunnat käyttivät linja-autojen ostoliikenteeseen noin 222 miljoonaa euroa. Julkisen liikenteen subventioaste eli julkishallinnon suoran rahoituksen osuus liikevaihdosta vuonna 2013 oli 12,6 %. (Liikennevirasto 2015c: 21.) Suomen väkiluku on noin 5,4 miljoonaa, joten junien kaukoliikenteen suora rahoitus vuonna 2013 oli noin 6,2 euroa henkilöä kohden. Linja-autoliikennettä tuettiin noin 9,5 eurolla henkilöä kohden. Suurin osa julkisen liikenteen tuista käytetään alueellisen ja paikallisen liikenteen tukemiseen. Julkisen liikenteen tilastoissa ei ole eriteltyinä linja-autojen kaukoliikenteen ostoja, mutta LVM:n vuonna 2011 ELY-keskuksille teettämän kyselyn mukaan kaukoliikenteen ostot linja-autoliikenteessä ovat noin 4,1 miljoonaa euroa vuodessa eli noin 0,76 euroa henkilöä kohden (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011b: 39).

Junaliikenteen tukemisessa tavoitteena on ylläpitää ja nostaa junaliikenteen palvelutasoa ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Junaliikenteen ostoilla tyydytetään tarpeelliseksi arvioituja alueellisia ja valtakunnallisia matkustustarpeita siltä osin kuin näitä palveluja ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti.

Vuosien 2012–2015 välisen rautatieliikenteen ostoliikennesopimuksen arvo kaukoliikenteen ostojen osalta oli 135,6 miljoonaa euroa. Nykyisen, vuosina 2016–2019 voimassa olevan kaukoliikenteen ostosopimuksen arvo on 120,7 miljoonaa euroa. Nykyi-

sen sopimuksen arvo on siis noin 15 miljoonaa euroa vähemmän kuin edellisellä sopimuskaudella. (Valtiovarainministeriö 2015b; Liikenne- ja viestintäministeriö 2011a.) Taulukossa 4 on junien ostoliikenteen vuosittaiset kustannukset arvonlisäveroineen kahden viimeisimmän sopimuksen mukaisesti.

Taulukko 4. Junien ostoliikenteen vuosittaiset kustannukset kaukoliikenteessä (Valtiovarainministeriö 2015b; Liikenne- ja viestintäministeriö 2011a).

Junien ostoliikenteen kustannukset vuosittain	
2012	33 400 000
2013	33 600 000
2014	34 000 000
2015	34 600 000
Yhteensä	135 600 000
2016	30 170 000
2017	30 170 000
2018	30 170 000
2019	30 170 000
Yhteensä	120 680 000

Ostoliikennesopimuksen lähtökohtana ovat VR:n esittämät junakohtaiset alijäämälaskelmat. VR arvioi liikenteen ylläpitämiseen tarvittavan rahoituksen ja neuvottelee liikenne- ja viestintäministeriön kanssa enimmäismäärän, minkä ministeriö korvaa VR:lle. Enimmäiskorvauksesta jäänyt alijäämä jää VR:n riskiksi ja mahdollinen voitto palautetaan ministeriölle. Valtio maksaa alijäämäkorvauksia laskelmien ja toteutuneiden matkustajamäärien mukaan. (Valtiontalouden tarkastusvirasto 2011: 78.)

VR myy vuosittain noin 12,5 miljoonaa kaukoliikenteen matkaa, joista liikenne- ja viestintäministeriön ostaman liikenteen osuus on noin 2 miljoonaa matkaa. Loput noin 10,5 miljoonaa matkaa on markkinaehtoista liiketoimintaa, joten kaukoliikenteen junamatkoista noin 16 % rahoitetaan valtion tuella (Hertsu 2016). Ostoliikenteen kustannuksia tarkasteltaessa on otettava huomioon, että tuetut rataosat ovat erilaisia. Matkustajamäärät sekä rataosan pituus vaikuttavat junakilometrien sekä henkilöä kohden laskettujen

kustannusten määrään. Mitä vähemmän junakilometrejä rataosalla ajetaan, sitä kalliimmat ovat kustannukset kilometriä kohden.

Kuten luvusta kaksi ilmenee, rautatieliikenne on tärkeässä asemassa kaukoliikenteen matkoissa. Kaikista kaukoliikenteen matkoista junalla kuljetaan noin 11 % ja se on joukkoliikennevälineistä suosituin. Tässä tutkimuksessa kuitenkin tarkastellaan erityisesti junien ostoliikenteen merkitystä kaukoliikenteessä, ja tutkimuksesta voidaan havaita, että pelkän ostoliikenteen merkitys rautateiden kaukoliikenteessä ei ole kovinkaan merkittävä, sillä ostoliikenteen osuus kaikista kaukoliikenteen junamatkoista on vain noin 16 %. Näin ollen rautateiden kaukoliikenteestä hoituu 84 % markkinaehtoisesti ilman valtion tukea.

Kustannuksiltaan rautateiden ostoliikenne on valtiolle halvempaa kuin linja-autoliikenne. Joukkoliikenteen suorasta rahoituksesta linja-autoliikenteeseen käytetään vuosittain noin kymmenen miljoona euroa enemmän kuin junaliikenteeseen. Henkilöä kohden junien kaukoliikennettä ostettiin vuoden 2013 tietojen mukaan 6,2 eurolla ja vastaavasti linja-autoliikennettä tuettiin 9,5 eurolla. Rautateiden ostoliikenteen kustannuksia laskettaessa on kuitenkin huomioitava myös lähiliikenteen ostot, jotka vuonna 2013 olivat 9,7 miljoonaa euroa. Kun kauko- ja lähiliikenteen ostot yhdistetään, junaliikenteen tukeminen henkilöä kohden oli noin 8 euroa. (Valtiovarainministeriö 2015b.) Mikäli junien ostoliikenteeseen lasketaan mukaan HSL -alueen rahoitusosuus lähiliikenteestä, junaliikenteen kokonaiskustannuksiksi tulee 12,6 euroa, jolloin siitä muodostuu henkilöä kohden linja-autoliikennettä kalliimpaa. (Liikennevirasto 2015d: 21.)

4. OSTOLIIKENNE KILPAILUN AVAUTUESSA

Kilpailun avaamista ja sen vaikutuksia on valtionhallinnon toimesta tarkasteltu kolmessa eri selvityksessä vuosilta 2010 ja 2012. Liikenne- ja viestintäministeriössä (2010) on tehty selvitys kilpailun avaamisen edellytyksistä ja vaikutuksista Suomessa sekä tarkasteltu kilpailutusta muissa Euroopan maissa. Valtiontalouden tarkastusviraston dosentti Juha Honkatukia (2012) laati kokonaistaloudellisen arvion henkilöliikenteen avaamisen vaikutuksista, jossa hän tarkasteli laajasti osto- ja velvoiteliikenteen muutoksia kilpailun avautuessa. Liikenneviraston Tero Anttila ja Pipsa Eklund (2010) tekivät vaikutusselvityksen kilpailun avaamisesta rautateiden henkilöliikenteessä, jossa he tarkastelivat kilpailun vaikutuksia sekä Suomessa että ulkomailla.

Henkilöliikenteen kilpailun avaamisella pyritään lisäämään rautatieliikenteen kilpailukykyä ja asiakaslähtöisyyttä. Kilpailu sekä hintojen muodostuminen kysynnän ja tarjonnan perusteella ovat markkinatalouden perusta. Taloudellinen kilpailu perustuu tuotannon tehokkuuteen eli siihen, että tavarat tai palvelut tuotetaan niin tehokkaasti, että tuotetun yksikön hinta on mahdollisimman alhainen. Jos tavarat tai palvelut on tyydyttävä, kustannustietoiset asiakkaat valitsevat sen tavarat tai palvelut, jonka hinta on alhaisin.

Monopoliasemassa olevien joukkoliikennepalvelujen tarjoajien ei ole tarvinnut kiinnittää huomiota tehokkuuteen, jolloin kohonneet kustannukset ovat siirtyneet lippujen hintoihin ja valtion subventioon. Joukkoliikenteen monopolia on purettu 1980-luvulta lähtien ensin linja-autoliikenteessä ja myöhemmin rautatieliikenteessä. (Anttila & Eklund 2010: 9-10.) Suomessa monopoliaseman purkaminen ja kilpailun lisääntyminen on näkynyt kaukoliikenteessä esimerkiksi OnniBus.com -yhtiön markkinoille tulon jälkeen lippujen hintojen alenemisena ja vuorotarjonnan lisääntymisenä.

Kustannusten laskun lisäksi taloudelliseen kilpailuun liittyy muitakin positiivisia tekijöitä. Monopoliyritysten ei ole tarvinnut kiinnittää yhtä paljon huomiota asiakkaisiin kuin vapailla markkinoilla toimivien yritysten, sillä monopoliasemassa oleville yrityksille on aina riittänyt matkustajia, koska tarjontaa ei ole muutoin saatavilla. Vapailla

markkinoilla toimivat yrityksen joutuvat etsimään kilpailuetua toisiin yrityksiin nähden ja joukkoliikenteessä tämä voi näkyä esimerkiksi lippuhintojen alenemisella, vuorotiheyden lisääntymisellä tai asiakaspalvelun parantamisella. (Anttila & Eklund 2010: 10.)

Liikenne- ja viestintäministeriö pyrkii luomaan edellytykset rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamiselle kevään 2016 aikana. Tällä hetkellä VR:n ja LVM:n välinen kauko- ja lähiliikenteen ostosopimus on voimassa 10.12.2019 asti, sopimuksessa kilpailun avaaminen on huomioitu siten, että sopimuksen molemmat osapuolet voivat irtisanoa sen aikaisintaan 31.12.2017. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016a.)

Tätä tutkimusta kirjoitettaessa keväällä 2016 on vielä epäselvää, mitä tapahtuu niille ostoliikenteen reiteille, joilla sekä osto- että velvoiteliikenne loppuvat 10.12.2016. Epäselvää on, tuleeko poistuville reiteille linja-autoliikennettä, ostavatko alueen kunnat VR:ltä liikennepalveluja vai päättääkö ostoliikenteestä vastaava liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa ostoliikennettä kunnes VR:n yksinoikeus päättyy.

4.1. Liikenteen järjestäminen

Kilpailun avaamisen taustalla on Euroopan unionin lainsäädännön muutokset ja etenkin unionin neljä rautatiepakettia vuosilta 2001, 2004, 2007 ja 2014. Rautatiepaketeiksi kutsuttujen lainsäädännön muutosten tavoitteena on rautatieliikenteen kilpailukyvyn parantaminen ja pyrkimys kohti yhteistä eurooppalaista rautatiealuetta. Ensimmäinen rautatiepaketti avasi EU-alueen sisäisen kansainvälisen tavaraliikenteen kilpailulle vuodesta 2003 alkaen. Toinen paketti annettiin vuonna 2004 ja se avasi jäsenmaiden sisäisen tavaraliikenteen kilpailulle vuodesta 2007 alkaen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: 4-5).

Kolmas paketti vuodelta 2007 avasi kansainvälisen henkilöliikenteen kilpailun vuodesta 2010 alkaen. Neljäs paketti julkaistiin vuonna 2013 ja se sisältää ehdotuksen, jonka mukaan kotimaan henkilöliikenne täytyy avata kilpailulle vuoden 2019 joulukuusta alkaen. Rautatiepakettien tarkoituksena on poistaa tekniset, hallinnolliset ja lainsäädännölliset

esteet, jotka haittaavat rautatiemarkkinoille pääsyä. Rautatiepaketeista huolimatta useassa EU-maassa on jo avattu henkilöliikennettä kilpailulle. Suomen lisäksi vain Portugalissa, Irlannissa, Kreikassa ja Luxembourgin rautateiden henkilöliikennettä hoitaa vain yksi toimija. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: 4-5; Laurikainen 2013.)

Kilpailun avaaminen on keino tuottaa palvelut tehokkaammin. Kilpailuttamalla rautateiden henkilöliikennepalveluja pyritään vastaamaan paremmin asiakkaiden tarpeisiin ja nostamaan palvelutasoa. Liikenteen tilaajalle eli rautateiden ostoliikenteen tapauksessa valtiolle kilpailu tarjoaa mahdollisuuden alempaan tukitasoon ja säästöneiden varojen käyttämiseen palvelutarjonnan lisäämiseen ja kehittämiseen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: 29.)

Liikenteen järjestämiseen kilpailun avautuessa on olemassa erilaisia malleja. Kolme yleisintä mallia ovat kilpailuttaminen tarjouskilpailun avulla, käyttöoikeussopimukset ja vapaa pääsy. Kilpailuttaminen tarjouskilpailun avulla voidaan toteuttaa bruttomallin mukaisesti siten, että tilaajaorganisaatio pitää lipputuotot tai nettomallin mukaisesti, jolloin lipputulot jäävät liikennöitsijälle. Tarjouskilpailulla järjestetyssä liikenteessä tilaajaorganisaatio määrittelee tarkasti halutun minimipalvelutason. Tarjouskilpailussa liikenteen tarjonta, lippujen hinnat ja laatutekijät ovat liikenteen tilaajan määrittelemät. Käyttöoikeussopimus eroaa tarjouskilpailusta siten, että liikenteenharjoittajalla on enemmän vapauksia liikenteen suunnittelemisessa. Liikenne suunnitellaan tilaajaorganisaation ehtojen pohjalta, mutta esimerkiksi lippujen hinnoista päättää liikennöitsijä. Tällä hetkellä kaukojunaliikenteen ostosopimus on järjestetty käyttöoikeussopimuksen mukaisesti. Vapaassa pääsyssä liikennöitsijä päättää itse liikenteen tarjonnasta, hinnoittelusta ja sopimuksen kestosta. Vapaassa pääsyssä rataverkon haltija sovittaa yhteen kaikkien liikennöitsijöiden aikataulusuunnitelmat ja myöntää sen jälkeen ratakapasiteettia. (Anttila ym. 2010: 12–13; Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: 7–8.)

Kilpailun avautuessa on tärkeää, että palvelutaso säilyy vähintään entisellä tasollaan. Vastuu palvelutason säilyttämisestä on liikenteen tilaajalla eli kaukoliikenteessä liikenne- ja viestintäministeriöllä. Vastuu voi kuitenkin siirtyä eri viranomaisille, mikäli viranomaisjärjestelyt muuttuvat kilpailun avautumisen seurauksena. Liikenne- ja viestintä-

täministeriön kilpailun avaamista koskevassa selvityksessä ehdotetaan, että vastuu junaliikenteen kilpailutuksesta siirtyy liikennevirastolle ja alueellisille joukkoliikenneviranomaisille. Jatkossa liikennevirasto tai junaliikenteestä vastuussa oleva ELY-keskus vastaa valtakunnallisen henkilökaukoliikenteen suunnittelusta ja kilpailuttamisesta. Alueellisen junaliikenteen palvelutasomäärittelystä sopivat kunkin kilpailukohteen vaikutusalueen toimivaltaiset viranomaiset eli ELY-keskukset, kuntayhtymät ja kaupungit keskenään. Ehdotetut muutokset kuitenkin edellyttävät muutoksia nykyiseen joukkoliikennelakiin. (Anttila ym. 2010: 27.) Nykyisin junaliikenteen palvelutason määrittelystä ja liikenteen ostoista vastaavat ainoastaan HSL ja liikenne- ja viestintäministeriö, joten ehdotetut muutokset lisäävät erityisesti kuntien ja liikenneviraston vastuuta. Myös aluehallinnon uudistus voi vaikuttaa rautatieliikenteen viranomaisjärjestelyihin, mikäli ELY-keskusten tehtävät siirretään maakunnille ja aluehallintovirastoille.

Haastatteluaineiston perusteella osalla ELY-keskuksista sekä kuntien ja maakuntien edustajista on halukkuutta ottaa tehtäväkseen rautatieliikenteen järjestäminen, mikäli valtio osallistuu kustannuksiin. Seinäjoen ja Jyväskylän välisen rataosuuden alueella toimivaltaisia joukkoliikenneviranomaisia ovat Etelä-Pohjanmaan sekä Keski-Suomen ELY-keskukset. Pohjois-Karjalan joukkoliikennesuunnittelussa toimivaltainen viranomainen on Pohjois-Savon ELY-keskus. Etelä-Pohjanmaan sekä Pohjois-Savon ELY-keskuksilla on halukkuutta ottaa vastuu rautatieliikenteen järjestämisestä, mutta Keski-Suomen ELY-keskus katsoi, ettei rautatieliikenteen järjestäminen kuulu viraston tehtäviin.

”Organisaatiollamme on kyllä intressejä ottaa vastuu myös rautatieliikenteen järjestämisestä kunhan resurssit vain on hoidettu kuntoon, sekä henkilö- että taloudelliset”. (Etelä-Pohjanmaan ELY)

”Voimme ottaa vastuun rautatieliikenteen järjestämisestä. Liikenteen palvelujen suunnittelu olisi hyvä olla yhdessä paikassa, jolloin suunnittelu kohdistuisi paremmin kokonaisuuteen.” (Pohjois-Savon ELY)

Rautatieliikenteen sisällyttäminen kuntien tehtäviin vaatisi kuitenkin lainsäädännön muutoksia, ja kunnat pitivät ensisijaisina tehtävinään kuntalain määrittämiä tehtäviä. Haastatteluaineiston perusteella kävi ilmi, että kunnilla on kiinnostusta ottaa vastuu liikenteen järjestämisestä, mikäli se on mahdollista tehdä kuntayhtymän tai muun yhteenliittymän avulla. Lähtökohtaisesti kuntien edustajat kuitenkin suhtautuivat kriittisesti rautatieliikenteen järjestämiseen kunnan tehtävänä, sillä se lisää kuntien kuluja.

”Ei varmaan yksin, mutta kuntien muodostamalla yhteenliittymällä voisi ajatella.” (Seinäjoen kaupunginhallitus)

”Kyse ei ole kunnan sisäisestä liikenteestä, joten rautatieliikenteen järjestäminen ei oikein sovellu yksin Joensuun järjestettäväksi.” (Joensuun seudullinen joukko-liikennejaosto)

Maakuntien liitot suhtautuvat kilpailun avaamiseen myönteisemmin kuin yksittäisten kuntien edustajat. Etelä-Pohjanmaan liitto ilmaisi halukkuutensa tiiviimpään yhteistyöhön liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Liitto korostaa, että paikalliset viranomaiset tuntevat liikenne- ja viestintäministeriötä paremmin joukkoliikenteen tarpeet.

”Kyllä varmaan vastuunottajia löytyy, kun tunnemme itse tilanteen ja tarpeet paremmin. Kun tilanne rauhoittuu, niin toivottavasti palvelu paranee ja täsmentyy, mutta se edellyttää alueiden parempaa kuulemistä / yhteistyötä. On mahdollista, että palvelu paranee, mutta nykyisellä juustohöylämällä ja ilmoitusmenettelyllä tilanne huononee varmasti.” (Etelä-Pohjanmaan liitto)

Keski-Suomen, Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan liittojen yhteisessä kannanotossa liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerille todetaan, että nykyisen tasoinen junaliikenne on säilytettävä vielä kaksi vuotta, jonka aikana joukkoliikenteen tuottamisen vaihtoehdot ja vaikutukset selvitetään. Liitot ovat mielellään mukana selvitystyössä ja uusissa joukkoliikennekokeiluissa, joissa voitaisiin hyödyntää alueen omia vahvuuksia eli esimerkiksi vaihtoehtoisten energialähteiden hyödyntämistä. (Etelä-Pohjanmaan liitto 2015). Keski-Suomen liitto puoltaa kilpailun avaamista ja katsoo, että rautateiden henkilöliikenteen lakkauttamisen sijaan tulisi junavuoroja ostaa VR:ltä tai kilpailun avautuessa muilta mahdollisilta toimijoilta. (Keski-Suomen liitto 2015.)

4.2. Palvelutaso ja infrastruktuuri

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun vaikutuksista palvelutasoon on runsaasti kokemuksia muista Euroopan maista. Pääosin kokemukset ovat positiivisia, mutta joukossa on myös tapauksia, joissa palvelutaso on heikentynyt. Kilpailutetuille reiteille on tullut lisää vuoroja ja siten palvelujen tarjonta ja matkustajamäärät ovat lisääntyneet. Alankomaissa alueellinen junaliikenne on ollut kilpailutettua vuodesta 1998 lähtien. Kilpailutetuista reiteistä 57 prosentilla on lisätty vuoroja ja vuosien 2002–2006 matkustajamäärät kasvoivat keskimäärin 11,5 prosenttia. Ruotsissa kilpailu henkilöliikenteessä avattiin kokonaan 2011 ja tämän jälkeen matkustajamäärät ovat nousseet keskimäärin 32 prosenttia. (Anttila & Eklund. 2010: 42.)

Isossa-Britanniassa kilpailu avattiin jo vuonna 1997 ja vuosien varrella palvelutaso on sekä parantunut että heikentynyt. Isossa-Britanniassa palvelutason heikentyminen on johtunut siitä, että rautateiden infrastruktuuri yksityistettiin eikä uusi omistaja huolehtinut infrastruktuurin kunnossapidosta. Nykyisin infrastruktuuri on palautettu valtionyhtiön omistukseen ja palvelutaso on parantunut. (Anttila & Eklund. 2010: 42; Honkatukia 2012: 12–13.) Britannian kilpailutusta on kritisoitu siitä, että pitkät sopimukset ja yhden liikennöitsijän operointi tietyillä yhteysväleillä on johtanut tilanteeseen, missä liikenne on edelleen monopoli eikä varsinaista kilpailua tai monipuolisempaa tarjontaa reiteillä ole syntynyt.

Rautatieliikenteessä on useita erityispiirteitä verrattuna linja-autoliikenteeseen ja nämä erityispiirteet täytyy huomioida kilpailun avaamisen toteutuksessa. Kalusto vaatii mittavat investoinnit ja Suomen ratakapasiteetti on rajallinen. Kaluston ja radan omistus, kunnossapito sekä henkilökunnan koulutus vaativat viranomaisilta sääntelyä. Britannian esimerkki osoittaa, että infrastruktuurin yksityistäminen heikentää palvelutasoa. Suomessa on erilainen raideleveys, kuin muualla Euroopassa, joten kaluston hankkiminen käytettynä on haasteellista. Kaluston saatavuusongelman ratkaisuksi on ehdotettu valtion omistamaa kalustoyhtiötä, joka hankkisi kaluston VR:ltä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: 8.) Haastatteluaineistossa toistui usein huoli VR:n toiminnasta ja puutteellisesta valtion omistajaohjauksesta.

”Herää kysymys, että onko toimintojen alasajo kannattamattomilla alueilla osa VR:n strategiaa, jonka perusteella vähennetään seuraavaksi kalustoa, jonka VR olisi velvollinen tulevaisuudessa vuokraamaan mahdollisille kilpailijoilleen.” (Keuruun kaupunki)

”On perustettava yhteinen kalustoyhtiö, joka vuokraa / liisaa kalustoa. VR:n kaluston tuhoamispolitiikka on lopetettava heti. On käsittämätöntä, että niillä reiteillä, joita VR ei ole saanut kannattaviksi / tai ei ole halunnut kehittää niitä, niin on suorastaan estetty muiden toimijoiden tulo alalle. Kehitä siinä sitten joukkoliikennettä tai sen palvelutasoa.” (Etelä-Pohjanmaan liitto)

Kilpailun muoto eli liikenteen järjestämisen mallit ovat erilaisia ja vaikuttavat palvelutasoon eri tavoin. Tavoitteena on saavuttaa sellainen kokonaisuus, että markkinoille pääseminen, liiketoiminnan harjoittaminen ja markkinoilta poistuminen on ehdoiltaan sellaista, että markkinoille löytyy potentiaalisia toimijoita koko ajan jolloin liikenne on turvattu. (Anttila & Eklund. 2010: 11.) Kilpailutuksen toteuttaminen on syytä hoitaa siten, että samoille yhteysväleille tulee vähintään kaksi keskenään kilpailevaa yhtiötä. Mikäli kilpailutetuille yhteysväleille tulee vain yksi yhtiö, se johtaa monopoliasemaan eikä palvelutason parantamiselle ole kannustinta.

4.3. Vaikutukset ostoliikenteen kustannuksiin

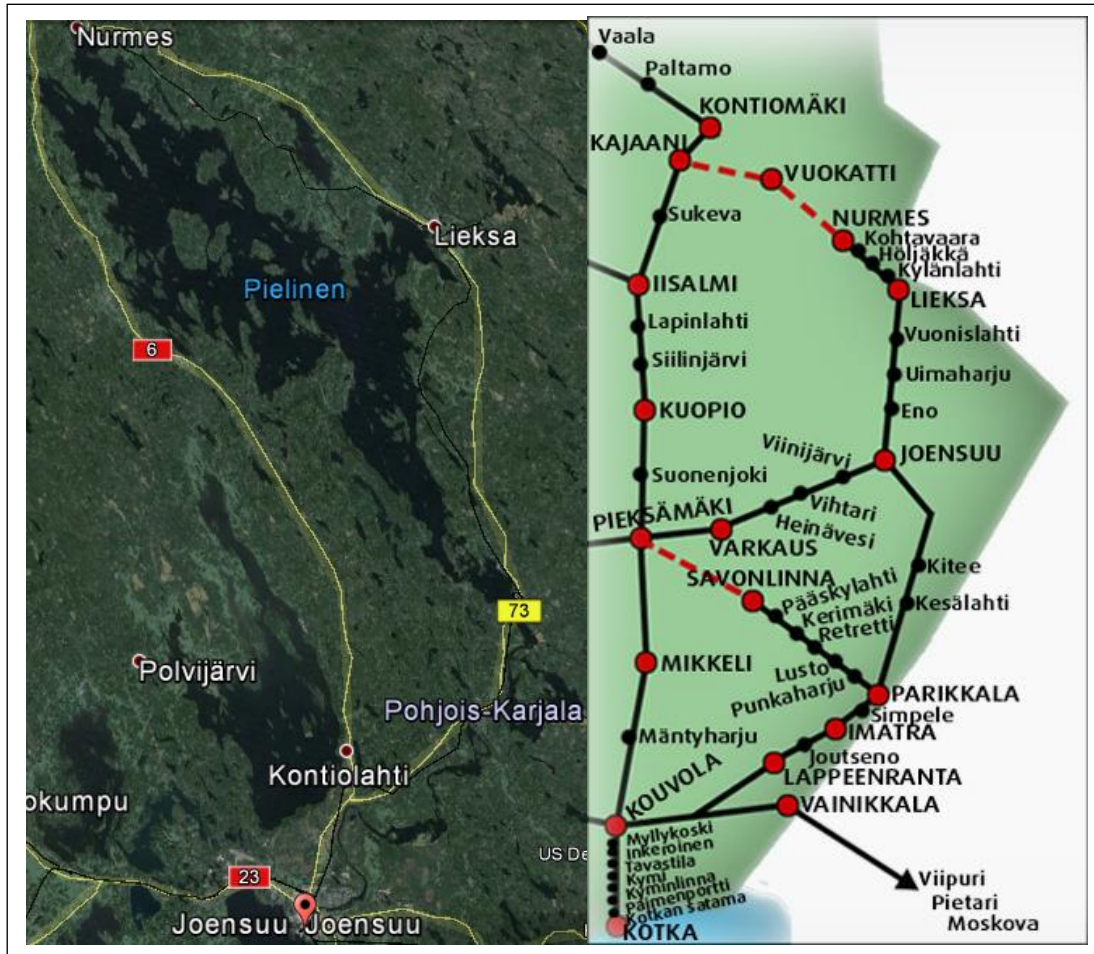
Rautatieliikenteen kilpailun esimerkit muissa Euroopan maissa osoittavat, että kilpailuttaminen on tuonut ostoliikenteeseen kustannussäästöjä keskimäärin 10–30 prosenttia. Vuosina 2016–2019 voimassa olevan kaukoliikenteen ostosopimuksen arvo on 120,7 miljoonaa euroa, joten oletettavat säästöt kilpailutetussa liikenteessä olisivat noin 12–36 miljoonaa euroa neljän vuoden sopimuskaudella. Osto- tai velvoiteliikenteenä hankittavan kaukoliikenteen kilpailuttamisella saavutetaan yhteiskunnallisia hyötyjä, jos se johtaisi rautatieliikenteen tehostumiseen muiden maiden tapaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: 28.)

Kaukoliikenteessä markkinaehtoisella liikenteellä on huomattavasti suurempi merkitys kuin ostoliikenteellä. Näin ollen kilpailusta saatavat hyödyt ovat markkinaehtoisessa liikenteessä suuremmat kuin ostoliikenteessä. Kilpailun avaaminen kuitenkin edellyttää investointeja nykyiseen infrastruktuuriin, joten kilpailuttamisesta ei seuraa kustannussäästöjä lyhyellä aikavälillä. Suomessa julkisen liikenteen kilpailusta on kokemusta pääkaupunkiseudun linja-autoliikenteestä, jossa kilpailutus on johtanut 15–20 prosentin laskuun korvaustasossa. Vaikka linja-autoliikenteen kustannukset eivät ole verrannollisia junaliikenteen kustannuksiin, kokemus osoittaa että kilpailutettu joukkoliikenne tuo valtiolle säästöjä. (Honkatukia 2012: 15; Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: 42.)

5. JOENSUU–NURMES RATAYHTEYS

Esimerkkitapauksen kohteena oleva rautatieyhteys sijaitsee Pohjois-Karjalan maakunnassa. Rata yhdistää maakunnan kaksi pohjoisinta seutukuntaa, ja sen varrella sijaitsee maakunnan merkittävimmät asuin- ja työssäkäyntialueet. Joensuun ja Nurmeksen välinen rataosa avattiin kahdessa osassa 1900-luvun alussa. Ensimmäinen osa Joensuusta Lieksaan avattiin käyttöön syyskuussa 1910. Rataosan pituus on 104 kilometriä ja vuonna 2014 sillä tehtiin noin 45 000 matkaa. Toinen osuus, Lieksasta Nurmekseen avattiin lokakuussa 1911 ja sen pituus on 54 kilometriä. Rataosalla tehtiin vuonna 2014 yhteensä 20 000 matkaa. Yhteensä Joensuun ja Nurmeksen välinen rataosuus on 158 kilometriä pitkä ja se sisältää yhdeksän asemaa, joista kahdeksan lakkautetaan. Joensuun rautatieasema pysyy käytössä ja liikennöinti jatkuu Joensuusta Etelään. Lakkautettavilla asemilla tehdään keskimäärin noin 103 matkaa vuorokaudessa ja koko rataosuudella noin 65 000 matkaa vuodessa. (Liikennevirasto 2015d: 12; VR 2015b: 4.)

Rataosuudella etelästä pohjoiseen sijaitsevat asemat ovat Eno, Uimaharju, Vuonismaa, Lieksa, Kylälahti, Höljäkkä ja Kohtavaara. Rataosuudella liikennöi taajamajuna, jolla ajetaan noin 233 000 kilometriä vuodessa. Junavuoroja on ajettu sekä arkena että viikonloppuisin kaksi kertaa päivässä molempiin suuntiin. Reitin vuosittainen alijäämä eli kulut, joita tuotot eivät riittä kattamaan ovat vuosittain noin 960 000 euroa. Alijäämän VR:lle korvaa liikenne- ja viestintäministeriö. Junakilometrin hinnaksi kyseisellä reitillä muodostuu noin 4,1 euroa kilometriä kohden. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: 22.) Kuvasta 5 näkyy Joensuun ja Nurmeksen välinen rautatie kartalla. Rautatieyhteys on kuvattu mustalla viivalla ja valtatie 6 sekä kantatie 73 keltaisella viivalla. Rautatie kulkee Pielisen itäpuolelta lähes samaa reittiä kantatie 73 kanssa.



Kuva 5. Joensuun ja Nurmeksien välinen ratayhteys kartalla (Google Earth 2016; VR 2016b).

5.1. Joukkoliikenteen palvelutaso ja kuntien saavutettavuus

Joensuun ja Nurmeksen välillä liikennöi taajamajuna viikon jokaisena päivänä kahdesti päivässä molempiin suuntiin. Ostoliikenne reitillä loppuu 27.3.2016, mutta jatkuu velvoiteliikenteenä 10.12.2016 asti. Nurmeksesta Joensuuhun lähtee vuorot 6:40 ja 15:40. Joensuusta Nurmekseen vuorot lähtevät klo 11:47 ja 18:00. Matka-aika on 2h 5min. Lieksasta Joensuuhun matka-aika on 1h 20min. Kun ostoliikenne korvataan velvoiteliikenteellä, se aiheuttaa vähäisiä muutoksia junien aikatauluihin. Aamun ensimmäistä junavuoroa Nurmeksesta Joensuuhun ei enää ajeta sunnuntaisin eikä Joensuusta Nurmekseen suuntautuvaa iltajunaa lauantaisin.

Kaukoliikenteen palvelutason tavoitteissa (ks. taulukko 3), on asetettu minimivaatimukset kaukoliikenteen yhteyksille. On kuitenkin huomioitava, että kaukoliikenteen palvelutasossa määritellään minimitaso vain maakuntien väliselle liikenteelle, eikä kyseinen rataosuus ylitä maakunnan rajaa. Rataosuutta pidetään kuitenkin kaukoliikenteen reittinä sen 100 kilometriä ylittävän pituuden takia. Palvelutason minimivaatimuksissa huomioidaan erityisesti päivittäiset työ- ja opiskelumatkat sekä vierailumatkat. Joensuu on Pohjois-Karjalan maakuntakeskuksena merkittävä erityisesti työ- ja opiskelumatkojen kannalta. Nurmeksista Joensuuhun pääsee taajamajunalla liikkumaan palvelutasotavoitteen mukaisesti siten, että ensimmäinen junavuoro on määränpäässä klo 8:45 ja paluuvuoro lähtee klo 15:40. (VR 2016b.)

Mikäli junaliikenne Joensuun ja Nurmeksien välillä loppuu, Pielisen itäpuolella asuvat matkustajat jäävät kokonaan ilman rautatieyhteyttä. Taajamajuna on tärkeä liityntäyhteys erityisesti Joensuun ja Helsingin väliselle kaukojunaliikenteelle. Kaukoliikenteen palvelutason määrittelyssä kuitenkin todetaan, että palvelutason täytyy toteutua yhdellä liikennemuodolla. Nurmeksista Joensuuhun ajetaan arkisin maanantaista torstaihin viisi suoraa linja-autovuoroa. Perjantaisin ajetaan kuusi vuoroa, lauantaina vuoroja ajetaan kolme ja sunnuntaina viisi. Matka-aika vaihtelee välillä 2h 5min ja 2h 45min. Lieksasta Joensuuhun ajetaan yhdeksän vuoroa arkipäivisin ja lauantaina sekä sunnuntaina kolme vuoroa. Matka-aika vaihtelee välillä 1h 35 min ja 1h 50min. (Matkahuolto 2016.) Joensuun linja-autoasema sijaitsee rautatieaseman vieressä, joten siirtyminen linja-autosta junaan on helppoa. Kaukoliikenteen tavoitteellisen palvelutason voidaan todeta toteutuvan myös linja-autoliikenteellä.

Lippu taajamajunaan Joensuun ja Nurmeksien välillä maksaa VR:n Internet-sivustolta ostettuna 10,3 €. Kyseessä on säästölippu, joita on myynnissä rajoitettu määrä junavuoroa kohden. Tutkimuksen tekohetkellä viikolla 8 säästölippuja on saatavilla viikon jokaisena päivänä jokaiselle junavuorolle. Peruslipun hinta kyseiselle välille on 18–22€ Linja-autolippu kyseisellä reitillä maksaa Matkahuollon internet-sivustolla 22€. Lippujen hinnoissa on merkittävä ero kulkuvälineestä riippuen, sillä linja-autolippu on vuorosta riippuen jopa 11,7€ junalippua kalliimpi. (VR 2016a; Matkahuolto 2016.)

Taajamajunien osto- ja velvoiteliikenteen lakkauttamisella on seurauksia erityisesti rautatien varrella sijaitseville Lieksalle ja Nurmekselle. Murrayn (1998: 320) mukaan paikkojen saavutettavuudessa tärkeimpinä kriteereinä on aika ja raha. Lampinen ym. (2004: 15) puolestaan korostavat yksilön mahdollisuutta saavuttaa suurempia keskuksia reuna-alueilta ja syrjäisemmistä keskuksista. Kun tarkastellaan koko Pohjois-Karjalan maakuntaa, Joensuuta voidaan pitää suurempana keskustana, johon syrjäisemmistä keskuksista eli Lieksasta ja Nurmeksesta matkustetaan.

Jos taajamajunan liikennöinti loppuu, se merkitsee Joensuun saavutettavuuden heikkenemistä pienempien kuntien näkökulmasta. Nurmeksesta Joensuuhun matka-aika linja-autolla tehtynä pitenee vuorosta riippuen 0-40 minuuttia. Työ- ja opiskelumatkalaisille suunnattu linja-autovuoro on perillä Joensuussa 8:55 ja matka-aika on 15 minuuttia pidempi kuin taajamajunalla. Taajamajunan matka-aika Lieksasta Joensuuhun on 1h 20min, joten linja-autolla tehtynä matka-aika pitenee vuorosta riippuen 15–30 minuuttia. Junaliikenteen loppumisen myötä matka-ajat pitenevät ja matkan hinta nousee. Murrayn (1998: 320) rahan ja ajan merkitystä korostavan saavutettavuuden näkökulmasta maakunnan keskuskaupungin Joensuun saavutettavuus heikentyy Lieksasta ja Nurmeksesta matkustaville. Lampisen ym. (2004: 15) määritelmän mukaisesti yksilön mahdollisuudet saavuttaa syrjäisemmistä keskuksista suurempia keskuksia heikentyvät.

5.2. Kuntien näkemykset palvelutasosta

Alueen kunnat olivat pääosin tyytyväisiä rautatieliikenteen vuoden 2015 palvelutasoon. Joensuun ja Nurmeksen välisen junaliikenteen säilyttämistä useammin korostui näkemys siitä, että palvelutasoa tulisi kehittää aloittamalla liikennöinti Nurmeksesta pohjoiseen. Kunnilla ei kuitenkaan ollut halukkuutta vastata itse mahdollisista palvelutason parannuksista. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto (2015) toteaa liikenne- ja viestintäministeriölle sekä VR:lle toimittamassaan kannanotossa junaliikenteen kehittämisen puolesta, että junaliikenteen tulisi jatkua Nurmeksesta Vuokatin kautta Kontionmäelle, josta liikenne jatkuisi Oulu–Rovaniemi -radalle.

Maakuntaliitto korosti, että palvelutasoon ja rataosien liikennöintiin kohdistuvia toimenpiteitä voidaan tehdä vasta sitten, kun on varmistettu liikennejärjestelmän kokonaisuuden kytkeytyminen osaksi alueiden ja elinkeinojen kehittymistä.

”Raideliikenne on välillä Joensuu–Nurmes ollut toista sataa vuotta. Tämä on ollut merkittävä kehityksen tuoja tälle alueelle. Kehitystä tulee jatkaa ja tähän tulee ottaa mukaan pohjoinen ulottuvuus. Henkilöliikennettä on kehitettävä siis Oulun suuntaa, mikä ennen oli käytössä.” (Lieksan kaupunginvaltuusto)

”Nykyisellään jos palvelutaso säilyisi (siis viime vuoden tasolla), niin suhteellisen tyytyväinen voisi olla. Tietysti asia muuttuu silloin, jos lähdettäisiinkin kehittämään/rakentamaan rataliikennettä Nurmeksesta Kontiomäen kautta Oulun radalle. Tämä olisi tärkeä ja varteenotettava selvityshanke ja silloin myös palvelutaso joutuisi uudelleen pohdittavaksi” (Joensuun kaupunginvaltuusto)

”Nykytilanteessa Nurmekseen päättävän henkilöjunaliikenteen tulisi jatkaa pohjoiseen Vuokatin kautta Kontiomäelle saakka, jossa yhdistyminen Savon rataan ja Oulu–Rovaniemi -liikenteeseen. Ratkaisua toisi mahdollisuuksia myös matkailuyhteistyölle ja -kasvulle.” (Joensuun seudullinen joukkoliikennejaosto)

Linja-auton mahdollisuuksiin korvata rautatieliikenne suhtauduttiin varauksella. Kunnissa koettiin, että erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin linja-autojen vuorotarjonta on tällä hetkellä riittämätöntä. Joensuun ja Nurmeksen välisen kantatie 73:n koettiin olevan niin huonokuntoinen, ettei liikenteen määrää voi lisätä ennen tien kunnostamista. Kunnissa oltiin huolestuneita siitä, että rautatieliikenteen korvaaminen linja-autoilla nostaa kuntien joukkoliikennekustannuksia. Joensuun ja Nurmeksen välisen ratayhteyden lisäksi haastatteluaineistosta korostui, että poikittaisliikenteen palvelutaso Jyväskylän ja Tampereen suuntaan heikentyy, mikäli ostoliikenne loppuu myös Joensuun ja Varkauden välisellä ratayhteydellä. ELY-keskuksissa uskottiin linja-auton tyydyttävän peruspalvelutarpeet, mutta alueen kunnissa siihen ei uskottu.

”Päivän keskeisillä vuoroilla ja viikonlopun opiskelijaliikenteessä mahdollisuudet ovat hyvät. Vaikeutena ovat illan myöhäiset vuorot ja aamun aikaiset vuorot arkin sekä viikonlopun muut vuorot kuin perjantai-ilta ja sunnuntai-ilta” (Pohjois-Savon ELY)

”Linja-autoilla voidaan ja on jo nyt korvattu osittain junaliikennettä. Linja-autoliikenteellä ei kuitenkaan voida kokonaisuudessaan korvata junia eikä se lie ne tarkoituksenmukaistakaan erityisesti kaukovuoroilla.” (Pohjois-Karjalan ELY)

”Linja-autot eivät pysty korvaamaan täysin raideliikennettä jo sen takia, että maantie kulkee eri paikassa. Maantie esimerkiksi Joensuu–Lieksa välillä on osittain niin huonossa kunnossa, että ensin pitäisi saada tie kuntoon, ennen kuin ryhdytään lisäämään linja-autoliikennettä.” (Joensuun kaupunginvaltuusto)

”Kun on kysymys pitkien matkojen yhteyksistä ja osin vähenevistä matkustajavirroista, ei voi olettaa, että Lieksa–Nurmes -välin palvelutaso saadaan turvattua reittiliikenteellä. Yhteyksiä tarvitaan myös iltaisin, viikonloppuisin ja lomakausina, jolloin matkustajia on vähemmän. Kun siis valtion rahoitusosuus on vähenevässä, olisi kuntien/maakuntien rahoituspanos kasvamassa huomattavasti, jos ja kun junaliikennettä korvaavaa liikennettä jouduttaisiin hankkimaan ostoliikenteenä.” (Joensuun seudullinen joukkoliikennejaosto)

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisella ei uskottu olevan kovin suurta merkitystä Pohjois-Karjalassa. Alueen liikennesuunnittelusta vastuussa olevan Pohjois-Savon ELY-keskuksen mukaan kilpailun avaaminen parantaa palvelutasoa Joensuun ja muiden suurten kaupunkien välillä. Markkinaehtoista liikennettä uskottiin syntyvän poikittaisyhteyksissä Joensuusta Jyväskylän suuntaan, mutta Joensuun ja Nurmeksen välille markkinaehtoista liikennettä ei uskottu syntyvän.

Kuntien edustajien mukaan kilpailuttaminen olisi järkevintä aloittaa suosituimmilla yhteysväleillä, jolloin sen vaikutuksista saataisiin kokemuksia ilman riskiä, että liikenne loppuu kokonaan. Kuntien edustajat olivat ELY-keskuksen kanssa samaa mieltä siitä, että on erittäin epätodennäköistä, että Joensuun ja Nurmeksen välille syntyisi markkinaehtoista liikennettä. Kilpailun avaamisen uskottiin heikentävän alueiden välistä tasarvoa.

”Pelkkä kilpailuttaminen ei ole ratkaisu. Julkinen liikenne vaatii valtiovallan tukea harvaan asutulla alueella.” (Lieksan kaupunginvaltuusto)

”Tarjonta keskittyy vain kysytyimpiin vuoroihin ja palvelutaso tulee muuttumaan aiempaa epätasa-arvoisemmaksi eri alueiden välillä.” (Joensuun kaupunki)

5.3. Pohjois-Karjalan alue- ja yhdyskuntarakenne

Tarkastelen Joensuun ja Nurmeksen välistä rautatieyhteyttä osana koko Pohjois-Karjalan aluerakennetta. Pohjois-Karjalan maakunta koostuu 13 kunnasta ja kolmesta seutukunnasta. Seutukunnat ovat maakunnan eteläosassa sijaitseva Keski-Karjalan seutukunta, maakunnan keskellä sijaitseva Joensuun seutukunta ja pohjoisessa sijaitseva Pielisen Karjalan seutukunta. Rautatieyhteys kulkee Joensuusta Pielisen Karjalaan, jossa sijaitsee lakkautettavan ostoliikennereitin suurimmat kunnat Lieksa ja Nurmес. Kuvasta 6 näkyy Pohjois-Karjalan kunnat ja seutukunnat. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2016: 98.)



Kuva 6. Pohjois-Karjalan aluejako (Työ- ja elinkeinoministeriö 2016: 98).

Pohjois-Karjalan väkiluku oli vuoden 2015 lopussa noin 164 800 henkeä. Väestö väheni viime vuoteen verrattuna 514 asukkaalla. Keski-Karjalassa ja Pielisen Karjalassa väestö väheni, mutta Joensuun seutukunnassa väestökehitys oli positiivista noin 250 henkilön verran. Seutukunnittain tarkasteltuna Joensuun seutukunta on noin 124 500 hengellä väestömäärältään suurin. Pielisen Karjalassa väestömäärä on noin 22 000 ja Keski-Karjalassa noin 18 000. Maakunnan väestötiheys on Suomen maakunnista kolmanneksi pienin, 9,3 asukasta neliökilometrillä. (Pohjois-Karjalan maakuntaliitto 2016a: 9; Tilastokeskus 2016.)

Pohjois-Karjalan väestön sijoittuminen noudattaa samaa kehityslinjaa muun Suomen kanssa. Asutus suuntautuu haja-asutusalueilta kaupunkeihin ja niiden kehyskuntiin. Joensuun nettomuutto eli tulo- ja lähtömuuton välinen erotus vuosina 2009–2013 oli 454 henkilöä (Aro 2014: 16). Pohjois-Karjalassa taajama-aste eli taajamissa asuvien osuus väestömäärästä on 71,4. Taajamalla tarkoitetaan kaikkia vähintään 200 asukkaan rakennusryhmiä, joissa rakennusten välinen etäisyys ei yleensä ole 200 metriä suurempi. Seutukuntien välillä on kuitenkin eroja. Joensuun seutukunnassa taajama-aste on 76,4, mutta Pielisen Karjalassa 65,6 ja Keski-Karjalassa vain 45,5. Asutuksen sijoittuminen ja työssäkäyntialueet sijoittuvat liikenneverkkojen mukaisesti. Suurimmat kaupungit Lieksa, Nurmes ja Kitee ovat sijoittuneet kantatie 73 mukaisesti. Myös rautatie kulkee kantatie 73 mukaisesti ja sekä Lieksa että Nurmes sijaitsevat lakkautettavalla ostoliikenteen reitillä. Sekä Lieksan että Nurmeksen väestökehitys on kuitenkin ollut negatiivista vuodesta 1987 alkaen. (Pohjois-Karjalan maakuntaliitto 2016b; Ympäristöhallinto 2016:4.)

Pohjois-Karjalan maakunnan alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityksessä on tunnistettavissa elementtejä Ojalan (2003) liikenteen kestävämmän kehityksen teoriasta (ks. kuvio 2). Väestön ikääntymisen ja vähenemisen seurauksena joukkoliikenteen suosio vähenee ja yksityisautoilun merkitys kasvaa. Ojalan teoriasta poiketen keskustan merkitys ei kuitenkaan heikkene, sillä väestö sijoittuu yhä enemmän keskustoihin, jolloin taajama-aste nousee ja keskustojen merkitys kasvaa.

5.4. Kuntien näkemykset rautatien merkityksestä

Haastatteluaineiston perusteella vaikuttaa siltä, että rautatieliikenteellä on todella suuri merkitys Pohjois-Karjalan saavutettavuudelle. Erityisesti opiskelijoiden mahdollisuuksista saavuttaa yliopistokaupunkina profiloitunut Joensuu oltiin huolissaan. Kuten palvelutason myös alue- ja yhdyskuntarakenteen muutosten uskottiin johtuvan poikittaisliikenteen lakkauttamisesta eikä Joensuun ja Nurmeksien välisellä rataosuudella näytä olevan yhtä suurta merkitystä kuin Varkauden ja Joensuun välisellä poikittaisliikenteellä.

”Joensuu on maakuntakeskus ja merkittävä opiskelijakaupunki, jolle toimivat eri suunnista tulevat junaliikenneyhteydet ovat erityisen tärkeitä. Nämä yhteydet koskevat erityisesti sekä maakuntaan tulevia opiskelijoita kuin myös maakunnasta muualle Suomeen kulkevia opiskelijoita.” (Joensuun seudullinen joukkoliikennejaosto)

”Joensuu sijaitsee reuna-alueella ja etäisyydet ovat pitkiä. Erityisesti etelän suuntaan rautatieliikenne tarjoaa hyvän ja kohtuullisen nopean yhteyden. Yhteydellä on merkitystä sekä elinkeinoelämän että vapaa-ajan matkustamisen kannalta. Myös poikittaisliikenteen merkitys on huomattava. Opiskelijakaupungille sujuvilla ja toimivilla yhteyksillä kaikkiin suuntiin on merkitystä” (Joensuun kaupunki)

Kunnissa oltiin yleisesti sitä mieltä, että Pohjois-Karjalan saavutettavuus heikkenee merkittävästi, mikäli osto- ja velvoiteliikenne vuoden 2016 lopussa lakkautetaan. Joensuussa koettiin, että rautatieliikenteen loppuminen on vakava uhka alueen kehittymiselle ja imagolle. Aluerakenteeseen henkilöliikenteen loppumisella ei nähty olevan vaikutuksia, sillä tavaraliikenne rataosilla jatkuu. Henkilöliikenteen loppumisen koettiin heikentävän alueen kilpailukykyä.

”Valtion ja Joensuun kaupunkiseudun välisen kasvusopimuksen tavoitteena on Joensuun kaupunkiseudun kilpailukykyyn vahvistaminen yhteistyössä valtion, seudun kuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Saavutettavuus on keskeinen osa kilpailukykyä. Biotalousinnovaatiokeskittymän kehittämisessä toimivat tavara- ja henkilöliikenneyhteydet ovat olennaisen tärkeitä.” (Joensuun seudullinen joukkoliikennejaosto)

”Alueen saavutettavuus valtakunnallisesti heikkenee ja se vaikuttaa koko alueen imagoon ja kehittymiseen.” (Joensuun kaupunki)

”Alue- ja yhdyskuntarakenne säilynevät ennallaan, mutta ihmisten liikkumismahdollisuudet vähenevät tuntuvasti. Tämä vuorostaan vaikuttaa maakunnan veto-voimaisuuteen ja imagoon.” (Pohjois-Karjalan ELY)

Kunnissa koettiin, että Lieksa ja Nurmes jäävät eristyksiin ilman junaliikennettä. Alueen matkailuelinkeinojen ja Pielisen Karjalan saavutettavuuden koettiin heikentyvän. Pohjois-Savon ELY-keskuksen mukaan Joensuun ja Nurmeksen välisen ostoliikenteen loppuminen ei kuitenkaan vaikuta aluerakenteeseen. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto kritisoi voimakkaasti ostoliikenteen lakkauttamispäätöstä siitä, ettei alueen kuntia kuultu eikä vaihtoehtoja esitelty ennen päätöksentekoa. Nurmeksen kaupungin näkemyksen mukaan liikenteen siirtyminen rautateiltä maanteille heikentää jo entisestään huonossa kunnossa olevien teiden kuntoa. Rautatieliikenteen katsottiin olevan myös ekologisempaa ja kokonaistaloudellisesti edullisempaa kuin maantieliikenteen ja siitä johtuen liikennettä pitäisi pyrkiä siirtämään maanteilta rautateille.

”Lieksa ja Nurmes jäävät entistä enemmän eristyksiin. Sillä on heijastevaikutuksia moneen asiaan kuten matkailuun, opiskelijoiden elämään yms.” (Joensuun kaupunginvaltuusto)

”Joensuu–Lieksa–Nurmes yhteys on välttämätön Pielisen karjalan saavutettavuudelle ja matkailuelinkeinolle, kun linja-autoliikennettä on jo voimakkaasti supistettu.” (Joensuun seudullinen joukkoliikennejaosto)

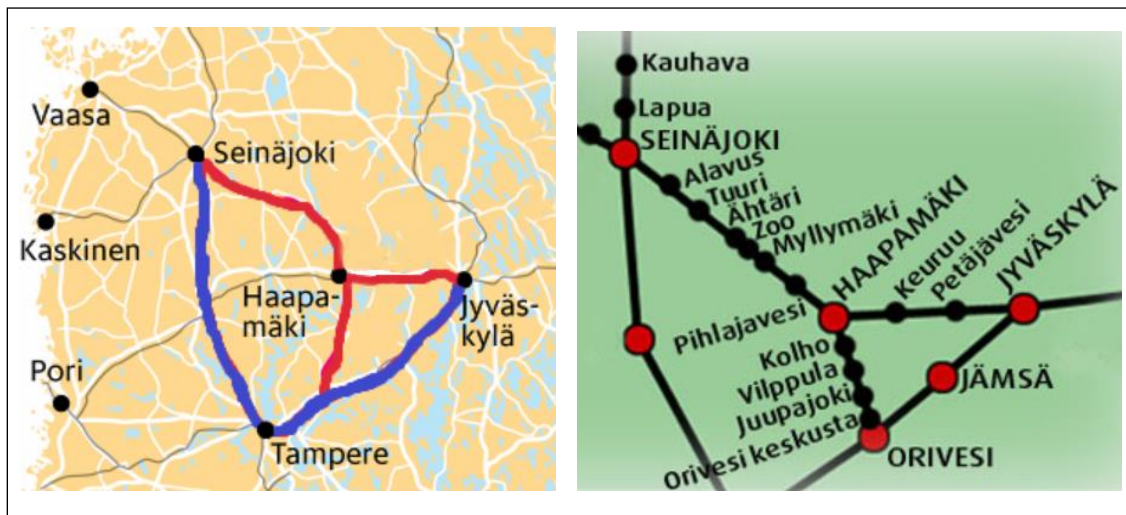
”Junaliikenne on ekologista. Rautateiden ylläpito on halpaa suhteessa maanteihin. Pitää katsoa sekä liikennöintikuluja että investointi- ja korjauskuluja. Liikennettä tulee siirtää maanteilta rautateille (erityisesti puun kuljetus ja teollisuuden lopputuotteet.” (Nurmeksen kaupunki)

Sekä kuntien että maakuntien edustajat katsoivat että aluerakenne ei tule ratkaisevasti muuttumaan. Sen sijaan alueiden saavutettavuus ja kilpailukyky heikentyy, mistä aiheutuu negatiivisia seurauksia koko Pohjois-Karjalan maakunnalle. Aluerakenteen osalta poikittaista ratayhteyttä Joensuun ja Varkauden välillä pidettiin tärkeämpänä kuin pohjoiseen suuntautuvaa Joensuun ja Nurmeksen välistä ratayhteyttä. Haastatteluaineiston perusteella Pohjois-Karjalassa tunnistetaan väestönmuutoksista liikennejärjestelmälle aiheutuvat paineet ja alueen kehityksen edistämiseksi rautatieliikennettä pitäisi supistamisen sijasta kehittää, josta seuraisi positiivisia vaikutuksia alueen imagoon.

6. SEINÄJOKI–HAAPAMÄKI–JYVÄSKYLÄ RATAYHTEYS

Tutkimuksen toinen esimerkkitapaus käsittelee poikittaisliikenteenä palvelevaa Seinäjoen ja Jyväskylän välistä rataosuutta, joka kulkee Haapamäen kautta. Rataosuus kulkee kahden maakunnan alueella ja yhdistää Etelä-Pohjanmaan maakuntakeskuksen Seinäjoen Keski-Suomen maakuntakeskukseen Jyväskylään. Rataosan ensimmäinen osuus Tampereelta Haapamäen kautta Seinäjoelle valmistui vuonna 1883. Toinen osuus, joka kulkee Haapamäeltä Jyväskylään, valmistui vuonna 1897. Seinäjoen ja Haapamäen välinen rataosuus on 118 kilometriä pitkä ja vuonna 2014 sillä tehtiin noin 80 000 matkaa. Haapamäen ja Jyväskylän välisen rataosuuden pituus on 77 kilometriä ja vuonna 2014 sillä tehtiin 70 000 matkaa. Ratayhteyden kokonaispituus Seinäjoelta Jyväskylään on 195 kilometriä ja vuonna 2014 sillä oli 150 000 matkustajaa. Seinäjoen ja Jyväskylän välillä sijaitsee yhdeksän lakkautettavaa rautatieasemaa, joiden yhteenlaskettu matkamäärä on 293 matkaa vuorokaudessa. Seinäjoen ja Jyväskylän välisellä rataosuudella ajetaan 182 000 junakilometriä vuodessa ja reitin vuosittainen alijäämä on noin 2 230 000 euroa. Junakilometrin hinnaksi muodostuu 5,5 euroa kilometriltä, joka on ostoliikenteen kolmanneksi kallein yksikkökustannus. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010: 22; Liikennevirasto 2015d: 12; VR 2015a: 4.)

Haapamäen kautta kulkevalla reitillä ostoliikenne loppuu 27.3.2016, mutta jatkuu velvoiteliikenteenä 10.12.2016 asti. Osto- ja velvoiteliikenteen loppuessa yhdeksällä rautatieasemalla loppuu liikenne ja Seinäjoen ja Jyväskylän välinen liikenne ajetaan Tampereen kautta. Tampereen kautta kulkeva junaliikenne on markkinaehtoista, eikä sitä tueta valtion rahoituksella. Kuvassa 7 näkyy Seinäjoen ja Jyväskylän välinen rataosuus kartalla. Punainen viiva kuvaa Haapamäen kautta kulkevaa reittiä ja sininen viiva Tampereen kautta kulkevaa reittiä.



Kuva 7. Seinäjoen ja Jyväskylän välinen rautatie kartalla (mukailtu lähteistä Nieminen 2015; VR 2016c).

6.1. Joukkoliikenteen palvelutaso ja kuntien saavutettavuus

Kaukoliikenteen tehtävänä on turvata maakuntakeskusten väliset yhteydet. Seinäjoen ja Jyväskylän välillä liikennöidään sekä ostoliikennettä että markkinaehtoista liikennettä. Ostoliikenteen reitti kulkee Haapamäen kautta ja markkinaehtoista ajetaan Tampereen kautta. Haapamäen kautta kulkevalla reitillä liikennöi taajamajuna kolme kertaa päivässä molempiin suuntiin. Seinäjoelta Jyväskylään vuorot lähtevät klo 10:34, 16:34 ja 19:34. Jyväskylästä Seinäjoen suuntaan vuorot lähtevät klo 7:34, 10:28 ja 16:28. Matka-aika vaihtelee 2h 47min ja 2h 57 min välillä. Taulukosta 5 näkyy ostoliikenteen aikataulut, jotka ovat voimassa 27.3.2016 asti. Kun ostoliikenne muuttuu velvoiteliikenteeksi, aikatauluihin tulee vähäisiä muutoksia ja keskimmäiset junavuorot lakkautetaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016a; VR 2016a.)

Taulukko 5. Haapamäen kautta kulkevien taajamajunien aikataulut (VR 2016a).

Seinäjoki	Jyväskylä	Kesto	Hinta €	Taajamajuna
10:34	13:27	2:53	12,6	Ma-Su
16:34	19:31	2:57	12,6	Ma-Su
19:34	22:27	2:53	12,6	Ma-Pe, Su
Jyväskylä	Seinäjoki	Kesto	Hinta €	Taajamajuna
7:43	10:21	2:47	12,6	Ma-La
10:28	13:25	2:57	12,6	Ma-Su
16:28	19:25	2:57	12,6	Ma-Su

Seinäjoen ja Jyväskylän välinen markkinaehtoinen liikenne muodostuu reiteistä Seinä-joki–Tampere ja Tampere–Jyväskylä. Reitillä liikennöi kaupunkien ja suurten asutus-keskusten väliä ajava Intercity -juna sekä suurimpien kaupunkien väliseen liikenteeseen tarkoitettu nopea ja suosituimpina aikoina kulkeva Pendolino -juna. Yhteys ei ole suora, vaan se vaatii junan vaihdon Tampereen rautatieasemalla. Seinäjoelta Tampereen kautta Jyväskylään kulkevia nopeita, noin kolme tuntia kestäviä junavuoroja ajetaan arkisin yhdeksän, lauantaisin kuusi ja sunnuntaisin seitsemän. Jyväskylästä Seinäjoelle vuoroja ajetaan arkisin kahdeksan, lauantaisin seitsemän ja sunnuntaisin kuusi. Matka-ajat vaihtelevat kalustosta riippuen välillä 2h 47 min ja 3h 15min. Tampereen kautta ajettavien junavuorojen lippujen hinta on VR:n internet-sivustolta ostettuna 40€. (VR 2016a; VR 2016c.)

Kaukoliikenteen palvelutasotavoitteissa määritellyt minimivaatimukset koskevat ensisijaisesti maakuntien välistä liikennettä. Vaikka osto- ja velvoiteliikenne Haapamäen kautta kulkevalla rataosuudella loppuu, Seinäjoen ja Jyväskylän välillä pysyy palvelutasotavoitteet täyttävä yhteys (ks. taulukko 3). Maakuntakeskusten välisiä työasiamatkoja palvelevat yhteydet, jotka saapuvat Jyväskylään klo 9:00 ja 9:36. Paluuvuorot lähtevät 16:13 ja 17:31. Jyväskylästä Seinäjoelle työasiamatkoja palvelee yhteys, joka saapuu klo 9:20. Paluuvuorot lähtevät klo 16:13 ja 17:21. (VR 2016a.)

Kaukoliikenteen palvelutason määrittelyssä Seinäjoen ja Jyväskylän välinen yhteys on määritelty kolmanteen palvelutasoluokkaan eli kysyntää vahvistavalle tasolle. Palvelutason tavoitteena on saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen ja tarjota toimiva ja käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Joukkoliikenteen runkomatka-ajan on oltava enintään 1,2 kertaa vastaavan henkilöautomatkan matka-aika. Henkilöautolla matka-aika Seinäjoelta Jyväskylään on 2 tuntia 35 minuuttia, joten junan matka-aika saa palvelutasoluokituksen mukaisesti olla enintään 3 tuntia 10 minuuttia. Nopeimpien Tampereen kautta kulkevien junavuorojen matka-ajat ovat 2h 47 min, joten matka-aikojen osalta palvelutasoluokitukselle asetetut tavoitteet toteutuvat. (Google Maps 2016; Liikenne- ja viestintäministeriö 2011c: 26.)

Rautatieliikenteen korvaaminen linja-autoliikenteellä

Taajamajunan ostoliikenteen lakkauttamisesta aiheutuu seurauksia erityisesti Haapamäen kautta kulkeville matkustajille. Yhdeksällä lakkautettavalla asemalla tehdään lähes 300 matkaa vuorokaudessa. Lakkautettavien asemien matkustajat eivät kuitenkaan jää ilman joukkoliikennettä. Härmän liikenne Oy aloitti liikennöinnin Seinäjoen ja Jyväskylän välisellä reitillä 5.2.2016. Myös linja-autoyhtiö OnniBus.com Oy on hakenut reitti-liikennelupaa Vaasa-Jyväskylä-Lappeenranta -reitille.

Härmän Liikenne Oy:n Pohjanmaa Express liikennöi Alavuden, Tuurin, Ähtärin, Myllymäen, Multian ja Petäjäveden kautta Jyväskylään perjantaisin ja sunnuntaisin. OnniBus liikennöi Alavuden, Tuurin, Ähtärin ja Petäjäveden kautta Jyväskylään kaksi vuoroa molempiin suuntiin viikon jokaisena päivänä. OnniBus aloittaa liikennöinnin 1.4.2016. Taulukosta 6 ilmenee linja-autojen aikataulut Seinäjoen ja Jyväskylän välillä. (Etelä-Pohjanmaan Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus 2016; Härmän liikenne Oy 2016.)

Taulukko 6. Seinäjoen ja Jyväskylän välinen linja-autoliikenne (Etelä-Pohjanmaan Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus 2016; Härmän liikenne Oy 2016).

Seinäjoki	Jyväskylä	Kesto	Liikennöitsijä	Päivä
7:20	10:00	2h 40min	OnniBus	Ma-Su
15:50	18:45	2h 55min	Härmän Liikenne	Pe
16:20	19:00	2h 40min	OnniBus	Ma-Su
19:20	22:15	2h 55min	Härmän Liikenne	Su
Jyväskylä	Seinäjoki	Kesto	Liikennöitsijä	Päivä
11:00	13:40	2h 40min	OnniBus	Ma-Su
15:30	18:25	2h 55min	Härmän liikenne	Pe
19:00	21:55	2h 55min	Härmän liikenne	Su
20:00	22:40	2h 40min	OnniBus	Ma-Su

Osto- ja velvoiteliikenteen loppumisella on vaikutuksia maakuntakeskusten keskinäiseen savutettavuuteen. Matka-aika ei merkittävästi muutu, mutta Haapamäen kautta kulkevan ostoliikennereitin poistuessa lippujen hintoihin tulee junalla matkustettaessa merkittävä korotus. Tampereen kautta kulkeva yhteys on 27,4 € kalliimpi kuin Haapamäen kautta kulkeva taajamajuna. Linja-autoliikenteessä lippujen hinnat ovat Härmän liikenteen vuoroilla edullisimmillaan kuusi euroa ja kalleimmillaan 25 euroa (Härmän liikenne 2016). OnniBus.com ei ole vielä tutkimuksen tekohetkellä julkistanut reitin lippujen hintoja, mutta jos reitin hinnoittelu noudattaa yhtiön yleistä linjaa, lippujen hinnat tulevat olemaan edullisempia kuin Tampereen kautta kulkevan junayhteyden lippu.

Rautatieliikenteen osto- ja velvoiteliikenteen lakkauttaminen on tuonut yhteysväleille linja-autoliikennettä, jolla korvataan poistuva reitti. Taajamajuna liikennöi reitillä yhteensä 20 vuoroa viikossa, mutta ostoliikenteen vaihtuessa velvoiteliikenteeseen viikoittainen vuoromäärä vähenee kolmeentoista. Linja-autoliikennettä reitillä liikennöidään 16 vuoroa viikossa. Murrayn (1998: 320) rahan ja ajan merkitystä korostavan teorian mukaan joukkoliikenteen suunnittelussa on onnistuttu sitä paremmin, mitä nopeammin ja edullisemmin matkan voi tehdä.

Seinäjoen ja Jyväskylän välinen saavutettavuus ei ajallisesti heikkene, sillä linja-auton ja junan matka-aikojen vertailussa linja-auto on kyseisellä reitillä nopeampi. Liikkumisen hinnan merkitystä saavutettavuudelle ei voida tutkimuksen tekohetkellä arvioida, sillä Onnibus ei ole julkistanut reitin lippujen hintoja.

Lampinen (2004: 15) puolestaan korostaa yksilön mahdollisuuksia saavuttaa suurempia keskuksia reuna-alueilta. Esimerkkitapauksessa reuna-alueita ovat Seinäjoen ja Jyväskylän välisellä rataosuudella olevat kaupungit Alavus, Ähtäri ja Keuruu sekä Petäjäveden kunta. Alavudelta ja Ähtäristä liikennöidään Seinäjoelle linja-autolla vähintään neljä vuoroa päivässä. Petäjävedeltä liikennöidään Jyväskylään kolmesti päivässä. Keuruulta Jyväskylään liikennöidään 15 vuoroa päivässä, ja matka-aika on sama kuin junalla matkustettaessa (Matkahuolto 2016). Taajamajunaliikenteen loppuessa linja-autoliikenne korvaa rautatieliikenteen reitin ja matkustaminen reuna-alueilta keskustaan on edelleen mahdollista, joten Lampisen (2004: 15) rahaa tai aikaa korostamattoman määritelmän mukaan saavutettavuus ei heikkene.

6.2. Kuntien näkemykset palvelutasosta

Pohjanmaan liiton ja Seinäjoen kaupungin mukaan poikittaisliikenteen palvelutaso on säilytettävä vähintään nykyisellä tasollaan. Alueen kunnat kokevat junaliikenteen peruspalveluna, jonka olemassaolo täytyy turvata. Pohjanmaan liitto toteaa kannanotosaan liikenne- ja viestintäministeriölle ja VR:lle, että rautatieliikenteen aikataulut ja kalusto täytyy sovittaa työssäkäynnin tarpeisiin ja yhteistyötä alueiden ja rautatieliikenteestä vastaavien viranomaisten välillä on lisättävä. (Pohjanmaan liitto 2015: 7.)

Alueen kuntien näkemykset palvelutasosta vaihtelivat. Keuruun kaupungin näkemyksen mukaan rautatieliikenteen vuoden 2015 palvelutaso oli riittävä, mutta aikatauluja on tarvittaessa muutettava. Alavuden kaupunginhallituksen edustaja katsoi palvelutason heikentyneen viime vuosina ja toivoi junavuoroja lisättävän.

Keski-Suomen ELY-keskus katsoi, että nykyinen palvelutaso on riittävä ja mikäli palvelutasoa haluttaisiin parantaa, se olisi kannattavinta tehdä linja-autoliikenteen avulla. Seinäjoen kaupunginhallituksen edustajan mukaan kuntien osallistumista rautatieliikenteen rahoittamiseen tulisi tutkia, sillä lentoliikennettä ja linja-autoliikennettäkin tuetaan kuntien toimesta.

”Raideliikenteen taso on ollut 2015 saakka riittävä. Käyttäjälähtöisiä aikataulu-muutoksia on tehtävä aina tarvittaessa, sillä jos aikataulut eivät vastaa matkusta-jien tarpeita. Siirtymiskynnys esim. henkilöautoliikenteeseen on matala.” (Keu-ruun kaupunki)

”Jos tarvittaisiin parempaa palvelutasoa, saataisiin se huomattavasti edullisem-min bussiliikenteellä.” (Keski-Suomen ELY)

”Täytyisi tutkia kuntien osallistuminen rahoittajiksi, kuten tuetaan lentoliikennet-täkin ja joukkoliikennettä kumipyörillä.” (Seinäjoen kaupunginhallitus)

Etelä-Pohjanmaalla ja Keski-Suomessa linja-auton mahdollisuuksiin korvata rautateiden henkilöliikennettä suhtauduttiin positiivisemmin kuin Pohjois-Karjalassa. Kun liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi päätöksen ostoliikenteen loppumisesta 27.3.2016 mennen-sä, ELY-keskukset saivat linja-autoyhtiöiltä reittiliikennelupahakemuksia, joiden tarkoi-tus oli korvata junaliikennettä. Linja-autoyhtiöt kuitenkin vetivät hakemuksensa pois, kun ministeriö tiedotti korvaavansa ostoliikennettä velvoiteliikenteenä 20.12.2016 asti. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa linja-autoa pidettiin alueiden saavutettavuuden ja matka-aikojen kannalta junaa parempana joukkoliikennevälineenä.

”Junavuorojen lakkauttamisuhka aiheutti positiivista liikehdintää bussiyrittäjien taholta ja ELY-keskukseen tulikin bussiyrittäjiltä reittiliikennelupahakemuksia, joilla olisivat korvanneet lakkaavat junavuorot. Tämä olisi jopa hoitunut markki-naehtoisesti ilman että yhteiskunnan olisi tarvinnut näihin panostaa senttiäkään. Toisaalta palvelutaso olisi pysynyt matkanopeuden suhteen jopa yhtä hyvänä kuin junilla hoidettunakin, koska kyseisen rataosuuden junat kulkevat suhteellisen hi-taasti. Palvelutaso olisi saavutettavuuden kannalta jopa parantunut koska bussi voi pysähtyä useammin kuin mitä juna tekee - ja vielä lähempänä asutusta” (Ete-lä-Pohjanmaan ELY)

Radan varrella sijaitsevista kunnissa linja-auton mahdollisuuksiin korvata junaliikenne suhtauduttiin varauksella. Linja-auton koettiin voivan täydentää junaliikennettä, mutta sen ei uskottu pystyvän korvaamaan sitä kokonaan. Keuruun kaupungin näkemyksen mukaan rautatieliikennettä pitäisi jatkaa, koska infrastruktuuri on jo olemassa. Keuruun edustajan perusteli rautatieliikenteen jatkumista myös sen ekologisuudella verrattuna maantieliikenteeseen. Haastatteluaineistosta on havaittavissa, että ne kunnat, jotka ovat jäämässä ilman valtion tukemaa rautateiden henkilöliikennettä, vetoavat ilmastopoliittisiin kysymyksiin puoltaakseen ostoliikenteen säilyttämistä.

”Linja-autot voivat osittain korvata junavuoroja, mutta ei ole kuitenkaan missään nimessä syytä lakkauttaa junaliikennettä.” (Alavuden kaupunginhallitus)

”Seinäjoki–Jyväskylä -osuudella linja-autoliikenne ei voi korvata tärkeimpiä joukkoliikenteen reittiaikoja (peruspalvelut / minimitaso pitää turvata junaliikenteellä), mutta muina aikoina linja-autoliikenne turvaa peruspalvelut ja täydentää joukkoliikennetarjontaa. reittiliikenne on tarpeellista.” (Etelä-Pohjanmaan liitto)

”Junaliikenteen korvaaminen linja-autolla on välttämätöntä jos raideliikenne lakkaa. On kuitenkin käsittämätöntä, jos valtio ajaa henkilöliikenteen alas toimivan ja kunnossa olevan, ja tavaraliikenteen takia kunnossapidettävän kalliin infran osalta. Raideliikenteen edut ovat sekä kansantaloudellisesti, alueen elinvoiman ja tulevaisuuden infraratkaisujen turvaamisen kannalta alueelle tärkeää. Myös raideliikenteen mukavuus ja sen edut verrattuna autoliikenteen ja raideliikenteen vaikutuksella fossiilisten polttoaineiden käyttöön ja sitä kautta ilmastomuutokseen ovat kiistattomat.” (Keuruun kaupunki)

Kilpailun avaamisesta haastateltavilla oli runsaasti erilaisia mielipiteitä. ELY-keskuksissa uskottiin, että yhteysvälille syntyy markkinaehtoista liikennettä kilpailun avautuessa, mutta liikenteenharjoittajien määrän uskottiin jäävän niin vähäiseksi, ettei sillä ei ole merkittäviä vaikutuksia liikenteen palvelutasoon. ELY-keskukset katsoivat, että yhteysvälin palvelutaso linja-autoliikenteellä hoidettuna on jo niin hyvä, ettei rautatieliikenne pysty kilpailemaan sen kanssa.

”Kyseisellä yhteysvälillä en jaksa uskoa sillä olevan palvelutasoa nostavaa vaikutusta. Yhteysvälillä on kuitenkin sen verran vähän potentiaalisia käyttäjiä, jotta sillä kilpailua saataisiin aikaan. Junaliikenne on kuitenkin suhteellisen pääomaa sitovaa toimintaa. Se voi onnistua kyllä bussiliikenteenä hoidettuna mutta että raideliikenteeseen saataisiin kilpailevia tarjouksia, niin on vaikea uskoa.” (Etelä-Pohjanmaan ELY)

”Bussiliikenteen palvelutaso on jo todella hyvä. Rautatieliikenteen kilpailun avaamisella ei uskota olevan merkitystä palvelutasoon.” (Keski-Suomen ELY)

Seinäjoen ja Alavuden kaupunginhallitusten edustajat uskoivat, että kilpailun avaaminen mahdollisesti parantaa rautatieliikenteen palvelutasoa. Keuruun edustaja puolestaan katsoi, että mikäli rautatieliikenteen jatkaminen on valtion näkemyksen mukaan taloudellisesti kannattamatonta, ei myöskään yrityksillä ole intressejä markkinaehtoisen liikenteen harjoittamiseen.

”Jos toimintoja supistetaan tietoisesti ja jopa ajetaan alas vähemmän kannattavilla alueilla, on vaikea nähdä sitä, että kaupallisesti toimivat yritykset olisivat niistä kiinnostuneita.” (Keuruun kaupunki)

”Uskon että kilpailuttamisen kautta tulee järkeä myös aikatauluihin.” (Alavuden kaupunginhallitus)

6.3. Alue- ja yhdyskuntarakenne

Esimerkkitapauksen aluerakenne muodostuu kahdesta maakunnasta, joita rautatieliikenteen poikittaisyhteys yhdistää. Osto- ja velvoiteliikenteen loppuessa maakuntakeskusten välillä ei ole enää suoraa rautatieliikenteen yhteyttä. Rautatieyhteyden lisäksi maakuntia yhdistää valtatie 18, jonka pituus Seinäjoelta Jyväskylään on 191 kilometriä. Seinäjoki on Etelä-Pohjanmaan maakuntakeskus, jossa asukkaita on noin 61 000. Kaupungissa sijaitsee muun muassa viiden tuhannen opiskelijan ammattikorkeakoulu sekä yliopistokeskus, jossa opiskelee noin 2500 opiskelijaa. Seinäjoen seutukuntaan kuuluu Lapuan, Kurikan ja Kauhavan kaupungit sekä Ilmajoen kunta. Seutukunnan asukasluku on noin 123 000. Seinäjoki on vetovoimainen kaupunki ja sen nettomuutto vuosina 2009–2013 oli 1893 henkilöä. 15–24 vuotiaita Seinäjoelle muutti 1285 henkilöä. (Aro 2014: 16; Seinäjoki 2016.)

Jyväskylä on Keski-Suomen suurin kaupunki ja maakuntakeskus. Kaupungissa sijaitsee yliopisto ja ammattikorkeakoulu, joiden yhteenlaskettu opiskelijamäärä on 23 500. Jyväskylässä on asukkaita noin 135 800 ja Jyväskylän seutukunnassa, johon kuuluvat

lähikunnat Petäjävesi, Toivakka, Uurainen, Muurame, Laukaa ja Hankasalmi asukkaita on noin 179 000. Kuten Seinäjoki, myös Jyväskylä on vetovoimainen kaupunki. Jyväskylän nettomuutto vuosina 2009–2013 oli 1463 henkilöä. 15–24 vuotiaita Jyväskylään muutti 6364. (Aro 2014: 16; Jyväskylä 2016.)

Aron (2014: 53) mukaan suurten kaupunkien ja kaupunkiseutujen merkitys korostuu entisestään. 12 suurinta kaupunkiseutua, joihin sekä Seinäjoen seutu että Jyväskylän seutu kuuluvat, tuottaa kaksi kolmasosaa koko maan bruttokansantuotteesta. Lisäksi kaksi kolmasosaa Suomen yrityksistä ja työpaikoista sijaitsee suurimpien kaupunkiseutujen alueilla. Kaupunkiseutujen vaikutusalueet laajenevat aluerakenteen ehdoilla siten, että liikennekäytävien rungon ympärille muodostuu kasvu- ja kehityskäytäviä, joiden merkitys suurten kaupunkien välillä korostuu.

Aron teoriasta poiketen Etelä-Pohjanmaan alueella Seinäjoen ja Jyväskylän välisellä rautatien alueelle ei ole Tuurin ostoskeskittymää lukuun ottamatta syntynyt merkittäviä kasvu- tai kehityskäytäviä. Ähtärissä väkiluku on laskenut tasaisesti vuodesta 1992 lähtien ja Alavudella väestönkehitys on ollut negatiivista vuodesta 1991. Keski-Suomen alueella sijaitsevista radanvarsikunnista Keuruun väestökehitys on ollut laskussa vuodesta 1991 siitä huolimatta, että Haapamäen asema, jolta on yhteys sekä Jyväskylään että Tampereelle sijaitsee Keuruulla. Aron teoriaa liikennekäytävien rungon ympärille muodostuvista kasvukäytävistä kuvaa Petäjäveden väestökehitys, joka on ollut positiivista vuodesta 2004 ja vuosina 2009–2013 Petäjävesi oli Suomen toiseksi muuttovoittoisin alle viiden tuhannen asukkaan kunta. (Aro 2014: 20; Tilastokeskus 2016.)

Seinäjoen ja Jyväskylän seudut ovat kasvavia kaupunkiseutuja, joilla toimivan liikennejärjestelmän merkitys korostuu. Maakuntakeskuksissa sijaitsevissa korkeakouluissa opiskelee yhteensä 31 000 opiskelijaa, joille taajamajunalla liikennöity poikittaisyhteys on linja-autoa edullisempien lippukustannustensa vuoksi tärkeä. Opiskelijoiden lisäksi taajamajunaliikenteen loppuminen aiheuttaa seurauksia Etelä-Pohjanmaan matkailuyrityksille. Alavuden Tuurissa sijaitseva Keskisen Kyläkauppa on kuuden miljoonan vuosittaisella kävijämäärällään Suomen suosituin matkailukohde. Taajamajunaliikenteen loppuminen merkitsee Seinäjoelta Tuuriin joukkoliikennevälineillä matkustaville tunnin

lisäystä matka-aikaan ja noin kymmenen euron korotusta matkalipun hintaan. Matka-ajan lisääntymisellä ja matkakustannusten nousemisella voi olla negatiivisia vaikutuksia Kyläkaupan kävijämääriin ja näin ollen koko Alavuden aluetalouteen. Toinen rautatien varrella sijaitseva matkailukohde on Ähtärissä sijaitseva eläinpuisto, jonka vuosittainen kävijämäärä on noin 150 000. Seinäjoelta Ähtäriin suuntautuva matka joukkoliikennevälineellä pitenee ajallisesti noin tunnin ja matkalipun hinta nousee yhdeksän euroa. (VR 2016a; Matkahuolto 2016.)

Toimiva liikennejärjestelmä on aluetalouden kehityksen edellytys. Jokainen muutos liikennejärjestelmässä vaikuttaa aluetalouteen ja siten myös alue- ja yhdyskuntarakentamiseen. Uusien liikenneyhteyksien rakentaminen nopeuttaa reitin varrella sijaitsevien keskusten kehitystä. Liikenneyhteyksiltä syrjään jääviä keskuksia uhkaa kehityksestä jälkeen jääminen. (Haapala 2001: 20.) Etelä-Pohjanmaan tapauksessa taajamajunaliikenteen lakkauttaminen uhkaa alueen matkailuelinkeinojen toimintaa ja näin ollen vaikuttaa negatiivisesti aluetalouden kehitykseen, joka johtaa alue- ja yhdyskuntarakenteen muutoksiin.

6.4. Kuntien näkemykset rautatien merkityksestä

Haastatteluaineistosta ilmenee, että rautatieyhteyttä pidetään erittäin tärkeänä poikittaisliikenteen reittinä maakuntien välillä. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa kuitenkin tunnistettiin, että mikäli sekä osto- ja velvoiteliikenne rataosuudella loppuvat eikä markkinaehtoista liikennettä synny, aiheutuu saavutettavuusongelma radan varrella sijaitseville pienemmille kunnille. Seinäjoen ja Jyväskylän välinen rautatieliikenne kulkee jatkossa Tampereen kautta, joten pääasemien saavutettavuus on hyvä myös jatkossa. ELY-keskuksen mukaan on todennäköistä, että rautatieliikenteen mahdollinen loppuminen lisää auton käyttöä eli yhdyskuntarakenteen kehityksessä on havaittavissa piirteitä Ojalan (2003:52) liikenteen kestäättömän kehityksen teoriasta.

”Mikäli kaikki liikenne lakkaa eli ei synny markkinaehtoista, eikä osto - eikä velvoiteliikennettä ole, tulee sillä olemaan merkittävää haittaa Seinäjoen ja Jyväskylän välissä oleville kunnille. Tällöin se aiheuttaa vakavaa saavutettavuushaittaa ja sillä on negatiivisia vaikutuksia niin opiskelu- työmatka- kuin vapaa-ajan matkustamiseen. Se tulee lisäämään oman auton käyttöä sekä henkilöautoriippuvuutta.” (Etelä-Pohjanmaan ELY)

”Rautatieliikenteellä on yleensä ottaen merkittävä rooli alueen saavutettavuudelle. Tässä tapauksessa alueemme osalta on kysymys Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä -rataosuudesta. Välillä Seinäjoki–Jyväskylä löytyy Haapamäen kautta kulkevien junavuorojen lisäksi useita junavaroja Jyväskylään Tampereen kautta vaihdolla. Tämä yhteys on jo nykyään hyvin suosittu, myös nopea. Joten pääasemien välinen yhteys toimii jatkossakin. Junavarojen lakkauttaminen aiheuttaa siten saavutettavuus ongelmaa väliin jäävien kuntien kuten, Alavus, Ähtäri jne. osalta.” (Etelä-Pohjanmaan ELY)

Keski-Suomen liiton (2015) näkemyksen mukaan Jyväskylän ja Seinäjoen välinen poikittaisyhteys mahdollistaa maakuntarajoja ylittävän työssäkäynti-, asiointi- sekä vapaa-ajan matkustamisen ja on tärkeä erityisesti vähävaraisemmille matkustajille kuten opiskelijoille. Liiton mukaan yhteyden säilyttäminen on välttämätöntä radanvarsikuntien saavutettavuuden, jokapäiväisen liikkumistarpeen ja liikkumisen tasa-arvon säilyttämiseksi. Keski-Suomen liitto tarkastelee saavutettavuutta Murrayn (1998: 320) teorian mukaisesti eli matkan hinta vaikuttaa alueiden saavutettavuuteen. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen edustaja puolestaan tarkastelee pääasemien saavutettavuutta Lampisen määritelmän mukaisesti eli korostaa toimivan liikenneyhteyden merkitystä eikä ota huomioon muuttuvia matkakustannuksia.

Rautatiellä koetaan olevan todella suuri merkitys aluerakenteessa. Haastatteluaineistosta korostuu, että rautatie yhdistää opiskelijakaupunkeja ja rautatieyhteyden säilyttäminen koetaan välttämättömäksi opiskelijoiden liikkumisen turvaamiseksi. Keuruun kaupungin edustajan näkemyksen mukaan reitin säilyttämistä voidaan perustella sen matkustajamäärillä sekä reitin merkityksellä kolmen maakuntakeskuksen yhdistäjänä. Kaupungin edustaja korosti rautatieyhteyden merkitystä alueen huolto- ja kriisivarmuudelle.

”Itsehallintouudistuksen jälkeen poikittainen ratayhteys yhdistää kolme maakuntakeskusta Vaasa–Seinäjoen–Jyväskylä, joissa sijaitsevat myös yliopistot, ammattikorkeakoulut, keskussairaalat ja tulevat maakuntavirastot. Tällä hetkellä välillä on vuoroja, joissa matkustajille ei ole tarjolla kuin seisomapaikkoja.” (Keuruun kaupunki)

”Jyväskylä–Haapamäki–Tampere yhteys olisi nähtävä myös Jyväskylä–Tampere välin kaksoisraiteena. Lisämatkaa Haapamäen kautta kertynee n. 35 km. Toista reittiä kulkeva kaksoisraiteella on myös huolto- ja kriisivarmuutta parantava merkitys.” (Keuruun kaupunki)

Rautatieliikenteen merkitys koetaan opiskelijoiden lisäksi tärkeäksi myös alueen matkailulle. Sekä Keski-Suomen liiton (2015) että Alavuden kaupunginhallituksen edustajan mukaan yhteys on tärkeä etenkin matkailualan yrityksille. Pohjanmaan liitto (2015: 5) toteaa kannanotossaan, että mikäli Seinäjoen ja Jyväskylän välinen rautatieliikenne loppuu, ei Suomen leveimmän kohdan poikki olisi enää muuta infrastruktuuria kuin muihin valtateihin nähden ala-arvoisessa kunnossa oleva valtatie 18.

”Opiskelijoiden yhteydet niin Seinäjoelle kuin Jyväskylään ovat hyvin tärkeitä. Samoin matkailun kannalta on todella tärkeää Tuurin kauppakeskuksen osalta juna-liikenteen jatkuminen.” (Alavuden kaupunginhallitus)

Etelä-Pohjanmaan liiton edustaja korosti rautatieliikenteen ja teollisuuden sijoittumisen suhdetta. Liiton edustajan mukaan rautatieliikenteen loppumisella on merkittäviä negatiivisia seurauksia sekä aluerakenteelle että aluetaloudelle. Liiton edustaja katsoi, että Pohjanmaan taloudellisten kasvunäkymien takia liikennejärjestelmää pitäisi kehittää, sillä se lisäisi alueiden välistä tasa-arvoa. Keuruun edustajan mukaan rautatieliikenteen loppuminen heikentää alueen vetovoimaa ja aiheuttaa negatiivisia seurauksia sekä alueen asukkaille että elinkeinoelämälle.

”Kilpailukyky laskee, menetetään työpaikkoja ja väestöäkin. Siellä missä ovat raaka-aineet (bioenergia, kaivos- ja elintarviketeollisuus) siellä on työtä ja siellä pitää olla ihmisiä. Kaikkia 12 kaupunkikeskusta on tuettava, jotta saadaan tehokkaasti hyödynnettyä eri alueiden kasvupotentiaali ja siinä hyvällä joukkoliikenteellä on sijansa.” (Etelä-Pohjanmaan liitto)

7. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen tavoitteena oli tarkastella rautateiden ostoliikenteen merkitystä kaukoliikenteessä sekä alue- ja yhdyskuntarakenteessa. Tutkimuksen taustalla oli valtion joukkoliikennemäärärahojen vähenemisen johdosta tehty liikenne- ja viestintäministeriön päätös lakkauttaa tiettyjä ostoliikenteen reittejä. Tutkimuksessa tarkastelin kahden esimerkkitapauksen avulla ostoliikenteen merkitystä eri alueilla. Tutkimus pyrkii tuomaan esiin kuntien ja maakuntien asenteita ja ennakkokäsityksiä siitä, miten kilpailun avaaminen rautateiden henkilöliikenteessä vaikuttaa alueiden joukkoliikenteeseen. Esitinvuossa 1.2. kolme tutkimuskysymystä, joihin pyrin tutkimuksessani vastaamaan. Tässä kappaleessa esitän tutkimuskysymyksiini saadut vastaukset.

Millainen merkitys rautatieliikenteellä on alueiden saavutettavuudelle sekä alue- ja yhdyskuntarakenteelle?

Rautatie edustaa pysyvyyttä ja olemassa oleva ratainfrastruktuuri usein ohjaa kaavoitusta ja aluerakenteen muodostumista. Toimivat liikenneyhteydet houkuttelevat alueelle asukkaita ja elinkeinotoimintaa. Aluekehitys on riippuvainen liikennejärjestelmästä, sillä aluetalouden kasvu edellyttää toimivaa liikenneverkkoa. Liikennejärjestelmän mukaan tuoma saavutettavuus nähdään yhtenä alueen kilpailutekijöistä.

Esimerkkitapausten alueella rautateiden ostoliikenne koettiin erittäin tärkeänä kuntien ja maakuntien väliseen saavutettavuuteen vaikuttavana tekijänä. Seinäjoki, Jyväskylä ja Joensuu ovat korkeakoulukaupunkeja, joissa opiskelee yhteensä noin 43 000 yliopisto- ja ammattikorkeakouluopiskelijaa. Ostoliikenteen reittien lakkauttamisella uskotaan aiheutuvat merkittävää saavutettavuushaittaa opiskelijoille. Etenkin Seinäjoen ja Jyväskylän välisen poikittaisliikenteen lakkauttamisesta koettiin aiheutuvan haittaa opiskelijoille, sillä Tampereen kautta kulkeva yhteys nostaa matkan hintaa. Opiskelijoiden aseman lisäksi myös matkailukohteiden saavutettavuuden koettiin heikentyvän.

Itä-Suomessa saavutettavuuteen ja liikkumismahdollisuuksiin vaikuttaa Pieksämäki-Joensuu reitin lyhentäminen enemmän kuin Joensuun ja Nurmeksen välisen reitin lakkauttaminen. Saavutettavuusongelma kuitenkin nähtiin merkittävänä Joensuun ja Nurmeksen väliin jääville kunnille. Saavutettavuusongelma perustuu matkustusajan ja lip-pujen hintojen nousuun. Erityisesti Lieksan ja Nurmeksen koettiin jäävään eristykseen ilman rautatieliikennettä. Myös linja-autojen aikataulujen ja reittien tarkastelusta ilmeni, että Pielisen Karjalan alueen saavutettavuus heikentyy valtion tukeman liikenteen lop-puessa.

Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ostoliikenteen lakkautusten koettiin vaikuttavan negatiivisesti siten, että alueen vetovoima heikentyy, jolloin uusien asukkaiden ja yritysten houkutteleminen alueelle vaikeutuu. Erityisesti Keski-Suomessa ja Pohjanmaalla koettiin, että hyvät liikenneyhteydet parantavat alueen imagoa, ja ovat keskeinen osa alueen elinvoimaisuutta. Rautatieliikenne koetaan aluekehityksen edistäjänä ja ostoliikenteen lakkauttamisen sijaan alueet toivovat rautatieliikenteen kehittämistä. Itä-Suomen haastatteluaineistossa toistui useasti näkemys, että rautatieliikennettä pitäisi jatkaa Nurmeksesta Pohjoiseen kohti Oulun rataa. Sekä Keski-Suomessa että Itä-Suomessa rautatieliikenteen merkitystä perusteltiin sen ympäristöystävällisyydellä verrattuna linja-autoliikenteeseen tai yksityisautoilun.

Millaiset mahdollisuudet linja-autoliikenteellä on korvata rautatieliikenteen lakkautettavia ostoliikennereittejä?

Linja-autojen mahdollisuuksiin korvata junaliikennettä suhtauduttiin eri tavalla Keski-Suomessa ja Itä-Suomessa. Keski-Suomessa linja-autoliikenteen mahdollisuuksia ylläpitää joukkoliikenteen palvelutasoa pidettiin pääosin hyvinä. Seinäjoen ja Jyväskylän välinen linja-autoliikenne on matkustusajaltaan junaliikennettä nopeampi ja linja-auton reitti kulkee rautatien suuntaisesti joten ajallisesti saavutettavuusongelmaa ei synny. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen mukaan kaukoliikenteen palvelutaso linja-autoilla liikennöitynä voi olla jopa parempi kuin nykyinen rautatieliikenteen palvelutaso.

ELY-keskuksissa linja-autoliikenteen mahdollisuuksia pidettiin parempina kuin kunnissa. Myös linja-autoliikenteen aikataulutarkastelun perusteella vaikuttaa siltä, että palvelutaso pysyy vähintäänkin samana. Seinäjoen ja Jyväskylän väliselle reitille on tullut kaksi uutta linja-autoyhtiötä ja linja-autoilla ajetaan kuusitoista vuoroa viikossa, joka on kolme vuoroa enemmän kuin junalla. Rautatieliikennettä pidetään peruspalveluna, josta luopuminen aiheuttaa vastustusta, vaikka palvelutaso olisi tyydyttävissä myös linja-autoliikenteellä.

Kuntien näkemyksien mukaan linja-autoilla osittain voidaan korvata poistuvaa rautatieliikennettä, mutta pelkästään linja-autoilla ei voida tyydyttää kunnille tarpeellista palvelutasoa. Linja-auton mahdollisuuksiin suhtauduttiin kriittisesti, koska teiden koettiin olevan liian huonossa kunnossa linja-autoliikenteen lisäämiseen. Linja-autoliikenteen lisäämiseen suhtauduttiin kriittisesti myös siksi, että se aiheuttaisi kunnille lisäkustannuksia.

Haastatteluaineiston perusteella sekä Itä-Suomessa että Keski-Suomessa oltiin huolissaan teiden kunnosta ja kuntien rahoitusosuuden kasvamisesta. Itä-Suomessa tunnistettiin väestön vähenemisen ja muuttoliikkeen seurauksista johtuva matkustajamäärien väheneminen, jolloin peruspalvelutasoisen liikenteen korvaaminen markkinaehtoisella linja-autoliikenteellä koettiin epätodennäköiseksi. Itä-Suomessa pidettiin mahdollisena, että suosituimmilla vuoroilla linja-autoliikenne voi korvata junaliikennettä, mutta liikennettä täytyy lisätä, jotta nykyinen kaukoliikenteen palvelutaso säilyy. Haastatteluaineistossa korostuu, että Joensuusta Nurmekseen liikennöitävällä reitillä linja-autoliikenne voi tyydyttää peruspalvelutarpeen, mutta Joensuusta länteen liikuttaessa linja-auton mahdollisuuksia ei pidetä riittävinä. Junaliikenteen korvaaminen linja-autoilla edellyttäisi haastateltavien mukaan yhtenäistä lippujärjestelmää ja yhteen sovitettuja aikatauluja toimivan matkaketjun aikaansaamiseksi. Haastatteluaineiston perusteella alueiden ELY-keskukset suhtautuvat kuntia myönteisemmin linja-auton mahdollisuuksiin korvata liikennettä.

Millaisia vaikutuksia rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisella uskotaan olevan kaukoliikenteen palvelutasoon?

Haastatteluaineiston perusteella vaikuttaa siltä, että kilpailun avaaminen tunnustetaan mahdollisuutena parantaa palvelutasoa, mutta sen toteutus käytännössä vie aikaa ja on epävarmaa. Niille yhteysväleille, joilla tällä hetkellä ei markkinaehtoista liikennettä ole, ei uskottu sitä myöskään jatkossa muodostuvan. Junaliikenteen katsottiin olevan niin pääomaa sitovaa liiketoimintaa, että lakkautettaville reiteille tulee ennemmin linja-autoyhtiöitä kuin markkinaehtoisesti toimivaa rautatieliikennettä. Keski-Suomen alueella linja-autoliikenteen palvelutasoa pidettiin jo niin hyvänä, ettei kilpailun avaaminen rautatieliikenteessä vaikuta kaukoliikenteen palvelutasoon.

Itä-Suomessa kilpailun avaamisen ei uskottu tuovan Joensuun ja Nurmeksen väliselle rataosuudelle markkinaehtoista liikennettä. Kilpailun avaamisen nähtiin kuitenkin parantavan Joensuusta Helsinkiin sekä Jyväskylään ja Tampereelle suuntautuvan liikenteen palvelutasoa. Kilpailun avaamisen seurauksena vuorotarjontaa pelätään tulevan vain suosituimmille vuoroille, jolloin yhteiskunnan tukea tarvitaan rahoittamaan hiljaisemmat vuorot. Itä-Suomen edustajat katsoivat, että kilpailun avaamista tulisi kokeilla ensin suosituimmilla rataosuuksilla, koska niillä ei ole vaarana liikenteen loppuminen.

Ostoliikenteen nykytila ja kuntien näkemykset tulevaisuudesta

Juna on suosituin joukkoliikenneväline kaukoliikenteen matkoilla. Kaukoliikenteessä tehdään vuosittain 12,5 miljoonaa junamatkaa, joka on 11 prosenttia kaikista kaukoliikenteen matkoista. Ostoliikenteen merkitys kaukoliikenteessä on kuitenkin vähäinen, sillä VR:n liikennöimistä matkoista vain 2 miljoonaa rahoitetaan LVM:n tuella. Näin ollen vain 16 prosenttia kaukoliikenteen junamatkoista tarvitsee valtion tukea ja 84 prosenttia on markkinaehtoista liikennettä.

Haastatteluaineistosta nousi tutkimuskysymyksiin vastaavien kommenttien lisäksi myös kolme ostoliikenteeseen liittyvää näkemystä. Ensinnäkin alueet kokevat tarvetta olla enemmän mukana liikennepoliittisessa päätöksenteossa. Alueilla on halua yhdessä lii-

kenne- ja viestintäministeriön kanssa löytää vaihtoehtoisia ratkaisuja rautatieliikenteen järjestämiselle. Kuntien osallistumista rautatieliikenteen rahoitukseen täytyy tarkastella samoin kuin nykyisin tuetaan lentoliikennettä.

Toiseksi painottui olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen ja liikenteen kehittäminen. Kunnat näkivät, että rautatieliikennettä tulee kehittää Itä-Suomessa kohti Pohjoista ja Keski-Suomessa poikittaisliikennettä Seinäjoen ja Jyväskylän välillä. Kunnat kokivat, että olemassa oleva kalusto täytyy hankkia valtion omistukseen jolloin valtio hallinnoisi sekä rataverkkoa että kalustoa. Näin rautatieliikenteen aloittaminen olisi uusille yrityksille helpompaa ja markkinaehtoisen liikenteen muodostuminen myös hiljaisemmille yhteysväleille olisi todennäköisempää. Kolmas usein toistuva näkemys koski rautatieliikenteen ympäristöystävällisyyttä ja infrastruktuurin kunnossapitoa. Kunnissa koettiin, että liikennettä tulee siirtää maanteiltä rautateille, jolloin Suomen ilmastopoliittisten tavoitteiden mukaisesti fossiilisten polttoaineiden käyttäminen vähenee ja lisäksi myös maanteiden kunnossapitokustannukset vähenevät.

Lopuksi

Tutkimusaineisto on kerätty esimerkkitapauksissa tutkittujen alueiden edustajilta, joten kyseessä on eri alueita ja organisaatioita edustavien henkilöiden subjektiiviset mielipiteet. Tutkimusaineistosta on selkeästi havaittavissa, että kuntien edustajat tarkastelevat ostoliikenteen muutosten vaikutuksia lähes poikkeuksetta vain oman alueensa näkökulmasta. ELY-keskukset ja maakuntien liitot tarkastelevat ostoliikennettä koko toimialueensa näkökulmasta. Tutkimuksen subjektiivisen luonteen takia tutkimustuloksia ei voida sellaisinaan siirtää toiseen kontekstiin.

Tutkimustulosten perusteella katson, että jatkossa valtionhallinnon tulisi selvittää liikenteen järjestämisen eri vaihtoehtoja siten, että kunnat otettaisiin entistä enemmän mukaan päätöksentekoon. Esimerkkitapauksissa esiintyvät kunnat katsovat, että rautatieliikenne täytyy säilyttää, joten rautatieliikenteen järjestämiseksi tulisi löytää rahoitusmalli, jossa kunnat ovat mukana. Jyväskylän ja Joensuun tapauksessa on syytä tutkia, voidaanko rautatieliikenteen ostot sisällyttää keskisuurten kaupunkien joukkoliikennetukeen tai

onko alueilla mahdollista luoda Helsingin seudun liikenteen mukaista kuntayhtymää, joka vastaa rautatieliikenteen ostoista.

Tässä tutkimuksessa olen tarkastellut rautatieliikennettä osana kaukoliikennettä sekä ostoliikenteen merkitystä eri alueille. Tutkimuskysymyksiini olen vastannut sekä kvantitatiivisin keinoin tarkastelemalla joukkoliikenteen aikatauluja, vuorotarjontaa ja hintoja sekä kvalitatiivisesti haastatteluaineistosta kerätyn materiaalin avulla. Rautatieliikenne on kompleksinen kokonaisuus, jossa liikenteen järjestäminen, palvelutason määrittäminen ja rahoituksen jakaminen on jaettu usean eri viranomaisen kesken. Osto- ja velvoiteliikenne tulee tulevaisuudessa muuttumaan, kun kilpailu rautateiden henkilöliikenteessä avataan ja aluehallinnon uudistus astuu voimaan.

Tutkimuksessa tarkasteltiin asenteita ja ennakkokäsityksiä siitä, millaisia vaikutuksia osto- ja velvoiteliikenteen muutoksilla sekä kilpailun avaamisella tulee kunnille olemaan. Rautateiden henkilöliikenteessä tapahtuvien muutosten takia katson, että jatkossa olisi syytä tutkia tässä tutkimuksessa tarkasteltujen alueiden palvelutasoa sekä aluerakenteen muutoksia sen jälkeen, kun henkilöliikenteen kilpailu on ollut käynnissä jo useamman vuoden.

LÄHDELUETTELO

- Anttila, Tero & Pipsa Eklund (2010). Vaikutusselvitys kilpailun avaamisesta rautateiden henkilöliikenteessä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 7/2010. Helsinki. Liikennevirasto.
- Aro Timo (2014). Alueiden muuttovetovoima. Kuntien ja kaupunkiseutujen välinen vetovoima kuntien välisessä muuttoliikkeessä vuosina 2009–2013. Saatavissa 1.2.2016: <http://www.slideshare.net/TimoAro/alueiden-muuttovetovoima-2009-2013>.
- Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (2015). Liikennejärjestelmätyö. Saatavissa 30.11.2015: <https://www.elykeskus.fi/web/ely/liikennejarjestelmatyo#.VlwokPnhDIU>.
- Etelä-Pohjanmaan Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (2016). Reittiliikennelupahakemus. Saatavissa 22.2.2016: <https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/13765038/Vaasa-Lappeenranta.pdf/c61ec4f7-ea26-48b5-974a-b12f1b3d12d7>.
- Etelä-Pohjanmaan liitto (2015). Maakuntaliittojen kannanotto junaliikenteen lakkautusuhkiin. Saatavissa 15.3.2016: <http://www.epliitto.fi/ajankohtaista/maakuntaliittojen-kannanotto-junaliikenteen-lakkautusuhkiin>.
- Google Maps (2016). Reittiohjeet. Saatavissa 19.2.2016: <https://www.google.fi/maps>.
- Haapala, Marianne (2001). Liikenne on aluetalouden toiminnan A ja O. Teoksessa: Aluetalouden rakenteet ja toiminta, 20–25. Toim. Hanna Härkönen. Vaasa: Vaasan yliopisto.
- Hertsu, Anneli (2016). VR:n Romanainen: "Puolityhjät junat eivät enää tule kyseeseen". Kauppalehti 13.1.2016.

Hirsjärvi, Sirkka, Pirkko Remes & Paula Sajavaara (2009). Tutki ja kirjoita. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Honkatukia (2012). Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2012.

HSL (2014). Vuosikertomus. Saatavissa 25.11.2015: https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/hsl_vuosikertomus_fi_2014_nettiin.pdf.

Härmän liikenne Oy (2016). Pohjanmaan express. Saatavissa 18.4.2016: <http://www.harmanliikenne.fi/pohjanmaa-express.html>.

Jyväskylä (2016). Perustietoa Jyväskylästä. Saatavissa 18.4.2016: <http://www.jyvaskyla.fi/info/pahkinankuoressa>.

Keski-Suomen liitto (2015). Lausunto ostoliikenteen junavuorojen lakkautuksista. Saatavissa 15.3.2016: http://www.keskisuomi.fi/edunvalvonta_ja_yhteistyo/lausunnot_ja_kannanotot/lausunnot_ja_kannanotot_2015.

Kuntaliitto (2012). Aluerakenne. Saatavissa 10.3.2016: http://www.kunnat.net/test/yksikko/mli/kartat_ja_kuviot/tk/Sivut/default.aspx.

Kuntaliitto (2015). Maakuntien liitot. Saatavissa 30.11.2015: <http://www.kunnat.net/fi/kunnat/maakunnat/maakuntakaavoitus/Sivut/default.aspx>.

Lampinen, Seppo, Ilari Karppi, Anna Saarlo & Jani Hanhijärvi (2004). Tie- ja liikenneolojen alueelliset merkitykset: Tienpidon suhde alueelliseen kehitykseen. Tiehallinnon selvityksiä 25/2004.

Laurikainen, Hannu (2013). Juna liikkuu taas. 4. rautatiepaketti. Eurooppatiedotus. Saatavissa 1.2.2016: <http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?contentid=270241&contentlan=1&culture=fi-FI#.Vq80OPmLTIU>.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). LVM:n ja VR:n välinen henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus. Saatavissa 30.11.2015: http://rautatiematkustajat.fi/yksinoikeus_241109_talpol.pdf.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010). Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle: Edellytykset ja etenemispolku. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 17/2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011a). Kaukojunaliikenteen ja alueellisen junaliikenteen ostosopimus 1.1.2012 – 31.12.2015. Saatavissa 4.1.2016: http://www.rautatiematkustajat.fi/Kaukosopimus2012_2015.pdf.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011b). Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2011. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/-/kaukoliikenteen-palvelutason-nykytila-ja-kehittamistarpeet-814157>.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011c). Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2011.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2012). Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 12/2012.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2015a). Junien ostoliikenteeseen muutoksia maaliskuussa. Saatavissa 11.11.2015: <http://www.lvm.fi/tiedote/4444943/junien-osto-liikenteeseen-muutoksia-maaliskuussa>.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2015b). Liikenneverkko. Saatavissa 24.11.2015: <http://www.lvm.fi/liikenneverkko>.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2015c). LVM:n ja VR:n välinen junaliikenteen ostosopimus vahvistettiin. Saatavissa 9.12.2015: <http://www.lvm.fi/-/lvm-n-ja-vr-n-junaliikenteen-ostosopimus-vahvistettiin-856638>.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2016a). Henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttösovimuksen mukaisen velvoiteliikenteen täydennys. Saatavissa 18.2.2016: <http://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=193035>.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2016b). Kauko- ja lähijunaliikenteen ostosopimus. Saatavissa 9.12.2015: <http://www.lvm.fi/documents/20181/871326/LVM%20VR%20ostoliikennesopimus%201%202%202016.pdf/ce38b5b8-7c72-44f7-b8d0-3662ee5df870>.

Liikennevirasto (2006). Rautatieliikenne 2030. Radanpidon pitkän aikavälin suunnitelma. Saatavissa 9.12.2015: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf4/rhk_2-2006_rautatieliikenne_2030.pdf.

Liikennevirasto (2011). Lahden moottoritien ja Kerava–Lahti oikoradan jälkeen - vaiheen vaikutusselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2011.

Liikennevirasto (2012). Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Suomalaisten liikkuminen. Saatavissa 6.1.2016: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkilöliikennetutkimus_web.pdf.

Liikennevirasto (2013). Julkisen liikenteen sanasto. Liikenneviraston oppaita 4/2013.

Liikennevirasto (2014). Rautateiden tulevaisuuden henkilöliikenneselvitys. Saatavissa 10.12.2015: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lr_2015_rautateiden_tulevaisuuden_web.pdf.

Liikennevirasto (2015a). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013. Liikenneviraston tilastoja 2/2015.

Liikennevirasto (2015b). Rataverkko. Saatavissa 24.11.2015: <http://www.liikennevirasto.fi/rataverkko#.VlRxmvrhDIU>.

Liikennevirasto (2015c). Selvitys joukkoliikenteen valtionrahoituksesta. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä nro 43.

Liikennevirasto (2015d). Suomen rautatietilasto 2015. Liikenneviraston tilastoja 6/2015.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi (2015). Rautatiet. Saatavissa 25.11.2015: <http://www.trafi.fi/rautatiet>.

Matkahuolto (2016). Bussiaikataulut. Saatavissa 15.2.2016: <https://liput.matkahuolto.fi/connectionsearch#breadcrumb>.

Murray, Alan (1998). Public Transportation Access. In: Transportation Research Part D: Transport and Environment, 319-328. Brisbane: University of Queensland.

Nieminen, Martta (2015). Raideliikenteen avaamista kilpailulle suunnitellaan pikavauhtia. Helsingin Sanomat 1.10.2015.

Ojala, Kari (2003). Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Pohjanmaan liitto (2015). Vaasan ja Seinäjoen junaliikenne säilytettävä vähintään nykyisellä tasolla. Kannanotto 2.10.2015. Saatavissa 18.3.2016: <http://www.obohtia.fi/assets/1/2015-10-02-Pohjanmaa-Kannanotto-VR.pdf>.

Pohjois-Karjalan Maakuntaliitto (2015). Kannanotto Pohjois-Karjalan junaliikenteen kehittämisestä. Saatavissa 16.3.2016: http://webdynasty.jns.fi/djulkaisu/cgi/DREQUEST.PHP?page=meeting_frames.

Pursiainen, Harri (2015). Joukkoliikennetuki estää kilpailun. Kauppalehti 5.10.2015.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto (2016a). Alue- ja yhdyskuntarakenne sekä taajamat Pohjois-Karjalan maakuntakaavassa. Pohjois-Karjalan maakuntakaavan 4. vaihe, taustaselvitys. Saatavissa 15.2.2016: http://pohjois-karjala.fi/documents/557926/3753146/Taustaselvitys_Alue+ja+yhdyskuntarakenne+sek%C3%A4%20taajamat+Pohjois-Karjalan+maakuntakaavassa_25.5.2015.pdf/75d4616d-698a-4092-8d63-1253f8236c2a.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto (2016b). Väestö. Saatavissa 15.2.2016: <http://pohjois-karjala.fi/tilastot-vaesto>.

Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy (2015). Saatavissa 18.4.2016: http://www.junakalusto.fi/site/?lan=1&page_id=8.

Rodrigue Jean-Paul, Claude Comtois & Brian Slack (2006). The Geography of Transport Systems. London: Routledge.

Seinäjoen kaupunki (2016). Tietoa Seinäjoesta. Saatavissa 23.2.2016: <http://www.seinajoki.fi/seinajoenkaupunki/tietoaseinajoesta.html>.

Sotarauta, Markku & Mustikkamäki, Nina (toim.) (2001). Alueiden 103 kilpailukyvyn kahdeksan elementtiä. Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Pääkaupunkiseudun Junakalusto oy (2015).

Tarasti, Lauri (2015). Valtion aluehallinnon ja maakuntahallinnon uudistaminen. Valtiovarainministeriön julkaisuja 3/2016.

Tilastokeskus (2016). Kuntien avainluvut. Saatavissa 16.2.2016: <http://www.tilastokeskus.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?active1=SSS>.

- Työ- ja elinkeinoministeriö (2016). Alueelliset kehitysnäkymät syksyllä 2015. Saatavissa 15.2.2016: http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/2465/Alueelliset_kehitysna_ky-mat_syksy_2015.pdf.
- Valli, Raine & Päivi Perkkilä (2015). Nettikyselyt ja sosiaalinen media aineiston ke-ruussa. Teoksessa: Ikkunoida tutkimusmetodeihin 1, 109–120. Toim. Raine Val-li & Juhani Aaltola. Jyväskylä: PS-kustannus.
- Valtioneuvoston kanslia (2015). Ratkaisujen Suomi. Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma. Hallituksen julkaisusarja 10/2015.
- Valtiontalouden tarkastusvirasto (2011). Tuloksellisuustarkastuskertomus 233/2011. VR-konserni: Valtion omistajaohjaus ja henkilöjunaliikenneostot. Saatavissa 12.1.2016: https://www.vtv.fi/files/2704/2332011_VR_konserni_netti.PDF.
- Valtiovarainministeriö (2015a). Talousarvioesitys 2015. Saatavissa 11.11.2015: <http://budjetti.vm.fi/indox/sisalto.jsp?year=2015&lang=fi&maindoc=/2015/aky/aky.xml&id=/2015/aky/YksityiskohtaisetPerustelut/31/30/63/63.html>.
- Valtiovarainministeriö (2015b). Talousarvioesitys 2016. Saatavissa 11.11.2015: <http://budjetti.vm.fi/indox/sisalto.jsp?year=2016&lang=fi&maindoc=/2016/tae/hallituksEnesitys/hallituksenEsitys.xml&opennode=0:1:133:383:1119:1159:1169>.
- VR (2015a). Junien ostoliikenne. Liikenne- ja viestintävaliokunnan kuuleminen. Saatavissa 10.12.2015: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2015-AK-19701.pdf>.
- VR (2015b). Liiketoiminnot. Saatavissa 25.11.2015: <http://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/liike-toiminnot/>.

VR (2015c). VR-Yhtymä Oy:n lausunto. HE 30/2015 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2016 sekä VNS 1/2015 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2016–2019. Saatavissa 12.1.2016:<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2015-AK-19700.pdf>.

VR (2016a). Aikataulut ja Hinnat. Saatavissa 22.2.2016: <https://shop.vr.fi/onlineshop/SearchResultDomestic.do>.

VR (2016b). Kaukoliikenteen aikataulut. Saatavissa 3.2.2016: <https://www.vr.fi/cs/vr/fi/kaukoliikenne>.

VR (2016c). Kaukoliikenteen rataverkko ja tärkeimmät rautatieasemat. Saatavissa 18.2.2016: https://www.vr.fi/cs/vr/fi/kaukoliikenteen_kartta.

Ympäristöhallinto (2016). Pohjois-Karjalan kaupunkiseudut, työssäkäynti ja asiointialueet. Saatavissa 16.2.2016: http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakenteesta/Toiminnalliset_alueet

LIITE 1. Saatekirje

Arvoisa vastaaja,

Teen liikenne- ja viestintäministeriölle pro gradu -tutkielmaa, jonka aiheena on rautateiden ostoliikenteen merkitys kuntien ja maakuntien saavutettavuudelle sekä aluerakenteelle. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää joukkoliikenteestä vastaavien viranomaisten sekä kuntien ja maakuntien edustajien näkemyksiä junien ostoliikenteen nykytilasta ja tulevaisuudesta. Tutkimuksessa käsiteltäviä esimerkkitapauksia ovat lakkautettavat rataosuudet Joensuu–Nurmes sekä Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä. Tämä kysely lähetetään kyseisten rataosuuksien alueella sijaitsevien kuntien edustajille sekä ELY-keskusten ja maakuntien liittojen liikenteen ja maankäytön asiantuntijoille. Työn ohjaajina toimivat liikenne- ja viestintäministeriöstä liikenneneuvos Tuomo Suvanto sekä Vaasan yliopistosta aluetieteen professori Seija Virkkala.

Kysely sisältää kuusi avointa rautateiden ostoliikennettä käsittelevää kysymystä, jotka liittyvät joukkoliikenteen palvelutasoon, rahoitukseen sekä rautatieliikenteen merkitykseen alue- ja yhdyskuntarakenteessa. Kaikkiin kysymyksiin vastaaminen ei ole pakollista. Kyselyn loppuun voitte kirjoittaa vapaita kommentteja osto- ja velvoiteliikenteen muutoksiin liittyen. Toivon, että vastaatte mahdollisimman pian, mutta kuitenkin viimeistään 25.3.2016 mennessä.

Kiittäen,

Mikko Keski-Nirva
u96893@student.uwasa.fi
050 376 8801

LIITE 2. Kyselylomake

1. Vastaajan tiedot

Etu- ja Sukunimi	<input type="text"/>
Edustamanne organisaatio	<input type="text"/>
Virkanimike	<input type="text"/>

2. Nimeäni saa käyttää pro gradu -tutkielmassa *

Mikäli ette halua nimeänne käytettävän, teistä käytetään nimitystä "vastaaja X"

- ☐ kyllä
- ☐ ei

3. Millainen merkitys rautatieliikenteellä on edustamanne alueen saavutettavuudelle?

4. Millaisena koette linja-auton mahdollisuudet tyydyttää edustamallenne alueelle tarpeellinen kaukoliikenteen palvelutaso, mikäli junien osto- ja velvoiteliikenne lakkaa?

5. Onko rautatieliikenteen nykyinen palvelutaso riittävä? Jos ei, niin onko edustamallanne organisaatiolla intressejä rahoittaa palvelutason parannukset?

6. Onko edustamallanne organisaatiolla intressejä ottaa vastuu rautatieliikenteen järjestämisestä, mikäli valtio osallistuu rahoitukseen peruspalvelutason turvaamiseksi?

7. Jos sekä osto- että velvoiteliikenne edustamallanne alueella lakkaa, millaisia vaikutuksia sillä on alue- ja yhdyskuntarakenteeseen?

8. Millaisia vaikutuksia uskotte rautatieliikenteen kilpailun avaamisella olevan edustamallenne alueelle tarpeelliseen kaukoliikenteen palvelutasoon?

9. Vapaita kommentteja osto- ja velvoiteliikenteeseen liittyen